N.º 13 / OUTUBRO 1972 / ANO II

revista da ARMADA

sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
S. Elpídio	**Perguntas... Com Cocha** **Respostas... Descochadas**	4
J. Mendes	**Viagem da Stanavforlant**	5
P. Caneiras	**Hino ao Sol!**	6
S. Elpídio	**A Pátria Honrai**	7
A. Chuquere	**Retalhos da vida do mar** – o senhor X	8
O. Lemos	**Bibliografia**	8
S. Elpídio	**Saibam Todos**	9
M. Horta	**Ultramar** Macau – *Presença de Portugal no Oriente*	10
M. do Vale	**Conversa entre marinheiros**	12
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Rodin – *Génio da escultura*	15
M. Salema	**...Aqui é apenas o meu piloto**	19
A. Chuquere	**Notícias Pessoais**	22
P. Caeiro	**Desportos**	23
Redacção	**Voz da Abita**	24
G. Brandão/A. Pinto	**Filatelia**	26
S. Elpídio	**Reportagem**	27
S. Machado	**Quarto de Folga**	32

ALGARVE

Estaleiro em Portimão

(Foto do comte. C. Junça)

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial
do Ministério da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Ministério da Marinha
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 13 / OUTUBRO DE 1972 / ANO II

Preço de venda avulso 3$00

Assinaturas anuais:

Continente e Ilhas 24$00
Ultramar e Brasil (Via marítima) 26$00

Na capa:

Juramento de bandeira no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada
(Foto do cap.-ten. EMQ Antunes Lourenço)

Execução gráfica:
IMPRIMARTE, Publicações e Artes Gráficas, S.A.R.L.

nota de abertura

OUTROS TEMPOS

Como as coisas mudam com o andar dos tempos! Há dias, à janela do meu gabinete no 2.º andar na «Nau de Pedra», pus-me a olhar cá para baixo e a lembrar o que isto era quando vim para a Armada. Não havia a Avenida da Ribeira das Naus. Os nossos «domínios» prolongavam-se de terra para o rio, sem interrupção. Onde está agora o grande parque de automóveis, eram as oficinas do Arsenal e a doca seca. A ala oeste do edifício, a que ardeu, era a Escola Naval. No seu topo sul ficava o Clube Náutico de oficiais e aspirantes com uma messe e um terraço por cima. Onde é agora o portão sul, mais ou menos, era a saída da «caldeirinha» – uma pequena doca onde atracavam os gasolinas e outras embarcações. No rio, amarrados às bóias, estavam os navios, a razão de ser de todas as marinhas do Mundo.

Que movimentado isto era! O vaivém das embarcações dos navios era constante. Os apitos dos patrões a manobrar ainda hoje ressoam nos ouvidos «dos que são desse tempo».

O Arsenal era um formigueiro de operários e pessoal da Armada trabalhando em conjunto. Os oficiais fardavam-se na «Casa da Balança» antes de irem para bordo e vestiam-se à paisana quando regressavam a terra. Ninguém se ia embora sem ler a «ordem do dia». Era quase ponto de honra!

Conhecíamo-nos todos porque éramos poucos. Conversávamos uns com os outros, convivíamos. Mas cada um no seu lugar...

Um capitão-de-mar-e-guerra metia medo e um almirante era um Deus...

Melhores tempos? Não sei. Talvez apenas outros tempos.

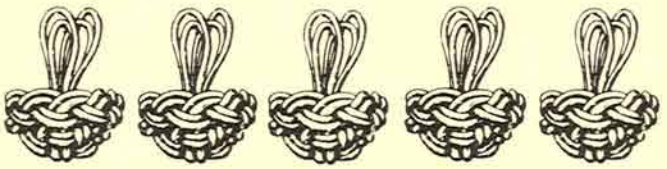
efemérides navais relativas ao mês de Outubro

Em 17 de Outubro de 1182, morre D. Fuas Roupinho – primeiro almirante português –, em combate, em frente a Ceuta, quando comandava uma esquadra de 21 galés contra uma esquadra mourisca de 54 galés.

Em 29 de Outubro de 1850, dá-se uma grande explosão na fragata «D. Maria II», fundeada em Macau, salvando-se apenas um grumete das pessoas que se encontravam a bordo – 188 homens da guarnição, 3 marinheiros franceses presos e 40 chineses.

Em 14 de Outubro de 1918, o caça-minas «Augusto Castilho», sob o comando do primeiro-tenente Carvalho Araújo, dá combate e é afundado pelo submarino alemão «U-139», entre as ilhas da Madeira e dos Açores, para cobrir a fuga do paquete «S. Miguel», que transportava cerca de 250 pessoas.

Em 19 de Outubro de 1921, são bàrbaramente assassinados, em Lisboa, o almirante Machado dos Santos e o comandante Carlos da Maia, que haviam sido dos mais importantes e decisivos elementos da revolução que implantou a República, em 5 de Outubro de 1910.

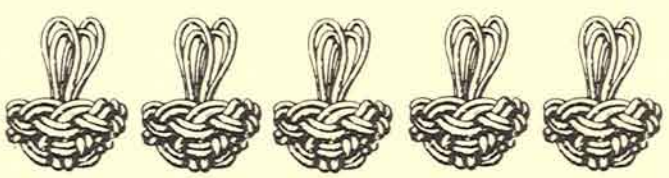


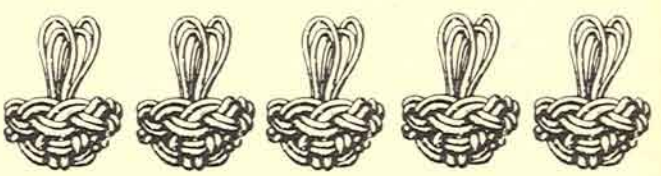
Perguntas... Com Cocha

1 – Quem governa na alcaidaria do mar?
2 – Onde é que os alcatroeiros aplicam o alcatrão?
3 – Que leva você nos alforges?
4 – Não será melhor pôr-se na alheta?
5 – Alinhar estrelas é pô-las em linha recta?
6 – Alisados são mesmo lisos?
7 – Quando se alivia o leme ele fica mais descansado?
8 – E se fôr um cabo, que sensação é que ele tem?
9 – Almeida varre com eficiência?
10 – Almiranta é feminino de almirante?

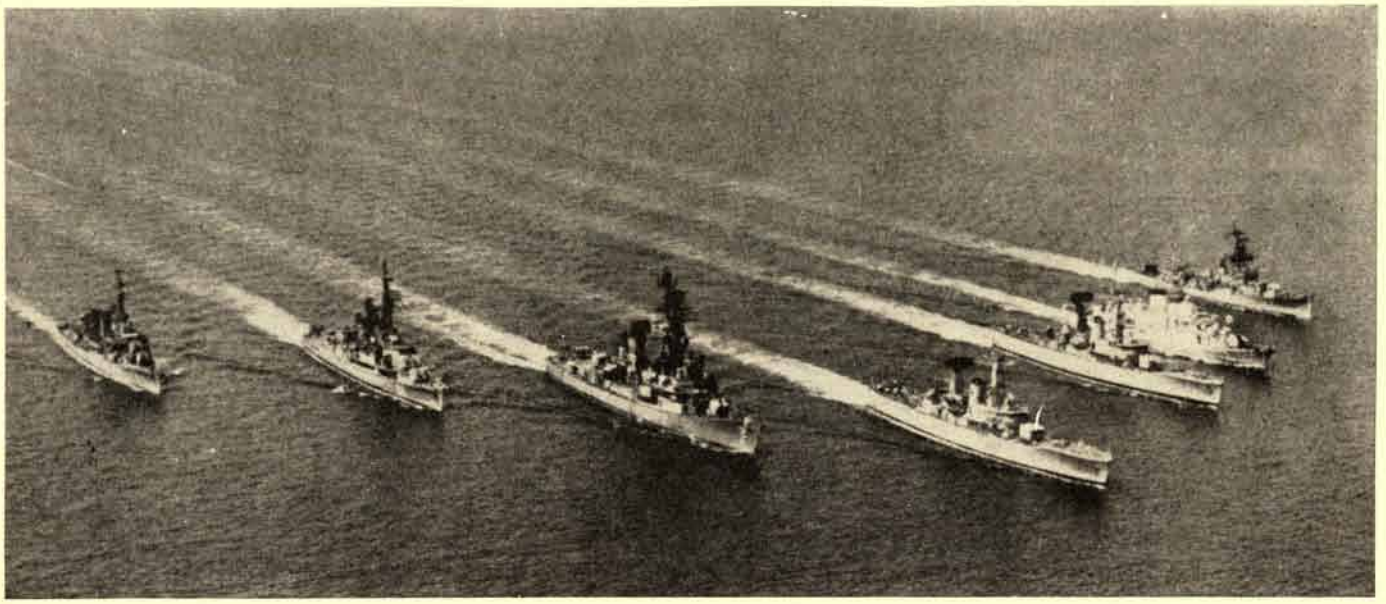
Respostas... Descochadas

1 – Acaidaria do mar é a antiga designação dada à Capitania do porto.
2 – Alcatroeiros é termo de calão naval antigamente usado para designar o pessoal de manobra.
3 – Os alforges são duas saliências aos lados do painel da popa nos antigos navios de madeira; eram normalmente utilizados para instalações sanitárias do comandante.
4 – A alheta é o canto da borda resultante do encontro do painel da popa com cada um dos lados do navio; significa também a direcção de 45 graus da popa.
5 – Alinhar estrelas é prolongar a linha que as une para o lado conveniente, de modo a identificar outras.
6 – Alisados são ventos gerais que sopram regularmente de leste para oeste, entre os trópicos.
7 – Aliviar o leme é diminuir a quantidade de leme metida a um bordo, isto é, pô-lo a meio.
8 – Aliviar um cabo é brandeá-lo, folgá-lo; as expressões «tiramolar», «solecar» e «arriar sob volta» significam outros tantos modos de aliviar um cabo.
9 – Almeida é um espaço nas popas dos antigos navios de madeira onde se abriam as portas dos guarda-lemes.
10 – Almiranta é a designação que se dava à nau chefe de força naval.





VIAGEM DA STANAVFORLANT



(Foto da «Navy Internacional»)

A Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT) em exercícios no Mediterrâneo – O primeiro navio da direita é a fragata «Almirante Pereira da Silva»

Quarta-feira, dia 2 de Agosto de 1972 pelas 17 h 30 m, o navio navega em boas condições. Mar calmo, céu ligeiramente encoberto e vento fraco. Viagem de regresso a Lisboa.

Seria talvez isto o que um velho lobo do mar escreveria nas páginas do seu diário náutico a propósito da navegação da fragata «Almirante Pereira da Silva».

Porém, não se trata de um diário náutico nem de um relato de velho marinheiro. Sucede apenas que foi precisamente neste momento que nasceu em mim um sentimento de revolta, contra a minha própria renúncia em escrever algumas palavras sobre a comissão que agora terminou.

A fragata «Almirante Pereira da Silva» esteve integrada na Força Naval Permanente do Atlântico durante cerca de três meses. Durante este período a referida Força visitou os portos de Izmir, Atenas, Nápoles, Lisboa, Campbeltown, Glasgow, Londres, Lorient e por fim Trondheim. Daquilo que nos foi dado ver muito haveria para contar. Porém não posso aqui deixar de referir, entre outras coisas, o que vi num maravilhoso passeio pelos lagos escoceses num circuito turístico de muito interesse, este acrescido pelo facto de termos então como guia uma gentil portuguesa ali radicada que muito contribuiu, com a sua gentileza e graciosidade, para o bom êxito da excursão, integrando-se muito bem no ambiente de festa que reinou durante o passeio. Pena foi que o mesmo se tenha realizado em dia de vento e chuva com o céu sempre cinzento, o que obscureceu um tanto a nossa satisfação. Mesmo assim, não deixou de se fazer o habitual *pic-nic* e até o nosso joguinho de futebol em Inverary. Depois de todas as visitas e terminada a comissão em Trondheim regressámos ao lar. E, felizmente, estou certo, todos se sentem satisfeitos pelo dever cumprido, com a certeza de ter sido uma vez mais prestigiado o nome de Portugal e dos seus marinheiros. Honra que cabe a todos e de que nos devemos orgulhar, tanto mais que ela se deve ao facto de em confronto com navios superiormente apetrechados, nunca a «Almirante Pereira da Silva» ter sido inferior aos demais. E se o apetrechamento das outras unidades navais era superior ao da nossa, nunca o foram em vontade e determinação. Todos se aplicaram dando o seu melhor em dedicação e sabedoria. Creio atestarem bem estas minhas afirmações alguns elogios feitos ao nosso navio por parte do Comodoro Comandante da STANAVFORLANT após exercícios, e o alto conceito de que foi alvo toda a guarnição portuguesa e o seu navio.

No aspecto social também muito se fez e sempre bem. A hospitalidade portuguesa continua a ser real e não apenas um mito. Depois de viagens arrasantes, com exercícios mais ou menos cansativos, onde até o material se ressentiu pelo esforço a que também foi chamado, a guarnição teve sempre alento para a convivência com os estrangeiros e fomentar amizades que perdurarão por muito tempo.

Pôde, assim, a «Almirante Pereira da Silva» sair-se airosamente da missão que lhe foi confiada graças à capacidade de todos os seus elementos, cujo saber foi posto à prova.

Desde a integração do nosso navio na Força, dela fizeram parte navios ingleses, americanos, alemães, holandeses e um canadiano que se despediu em Lisboa antes da partida para o Mediterrâneo.

Sem dúvida que o contacto com todas estas marinhas muito nos beneficiou em todos os aspectos e, uma vez mais, vem confirmar aquilo que há cerca de um ano escrevi sobre a amizade luso-germânica, pois foi exactamente a guarnição do navio alemão «Holstein» embora em conjunto com elementos do navio americano «Bigelow» quem nos proporcionou, em Trondheim, uma despedida memorável. Oficiais, sargentos e praças no convés daquele navio cantaram, beberam e riram, com sã alegria, em camaradagem com a nossa guarnição. Trocaram-se peças de vestuário, bonés e lembranças... e até abraços com lágrimas furtivas!

Tudo isto, não obstante ser o primeiro contacto com aquela gente, pois o navio alemão fôra integrado em pleno mar, já durante a viagem para a Noruega. Assim aquela generosa guarnição, representante de um povo, uma vez mais nos trouxe o seu calor na hora da despedida.

Não se pense que este artigo serve apenas para mostrar as virtudes de uns esquecendo os demais. Outro propósito ele servirá, pois todos foram amáveis com a nossa guarnição e nada há a apontar em detrimento dos outros.

Quarta-feira, dia 2 de Agosto, o navio continua na sua rota sem incidentes e com bom tempo. Poucas horas faltam já para entrarmos a nossa barra de Lisboa. E quando avistarmos a Ponte Salazar e o Cristo-Rei então todos gritaremos bem alto: – JÁ CHEIRA A LISBOA!

Outras comissões na STANAVFORLANT se seguirão. Melhores ou piores? Quem sabe? No entanto esta terminou em beleza, e ficará gravada a letras de oiro.

J. Mendes
Cabo C

(Foto de L. C. Gaspar)

Sol dourado, beijo d'amor
Lição d'igualdade
Fonte de vida e calor... Amo-te.

Tu nasces e não nasces em cada nascente,
Porquê?
Em cada dia, ensina-nos a nascer
na Filantropia.
Tu morres e não morres em cada poente,
porquê?
Em cada dia, ensina-nos a morrer,
na Misantropia.

Estrela tão perto e tão longe
no Firmamento
brilhando, aquecendo, iluminando.
Estrelas tão longe e tão perto
na Terra
ofuscando, incandescendo, cegando.

Homem
pobre prisioneiro da caverna,
de costas voltadas à luz,
pobre caminheiro na sombra.

Tomba porque não vê
e
Não vê que tomba.

Falta-lhe a luz.

Sol
faz que haja entre os homens

Mais luz, mais calor
Mais pão, mais flores
Mais amor...

MAIS HOMENS

Palma Caneiras
3.º-oficial

a Pátria honrai

O marinheiro fuzileiro especial n.º 1965/68, MANUEL MARAVILHA DE AMORIM, do Destacamento N.º 11 de Fuzileiros Especiais, tornou-se merecedor da medalha da Cruz de Guerra de 4.ª classe que lhe foi atribuída, por ter revelado possuir, em elevado grau, coragem, espírito de sacrifício, sangue frio e serena energia debaixo de fogo.

No decorrer de uma acção, o marinheiro AMORIM, apesar de ferido, correu para junto de um morteiro que se encontrava desguarnecido, tendo imediatamente respondido ao fogo que o inimigo iniciara contra o Destacamento.

Contribuiu deste modo e em grande parte para pôr em debandada o grupo inimigo que deixou no terreno algumas munições de morteiro e granadas e que sofreu baixas pessoais, como posteriormente se veio a verificar.

N. R.: O marinheiro fuzileiro especial AMORIM é natural de Vila Nova de Souto de El-Rei, concelho de Lamego, distrito de Viseu.

retalhos da vida do mar
o senhor x

O episódio que vou narrar passou-se alguns anos atrás, quando da estadia dum navio da nossa Armada em porto estrangeiro, algures por esse mundo fora.

O Senhor X aparecera a bordo ninguém sabia como, e começara, devido muito mais à sua simpatia do que ao facto de ser um ricaço, a «infiltrar-se» a pouco e pouco na guarnição do navio.

Era português, havia emigrado e era uma daquelas figuras habituais de indivíduos saudosos que procuram por momentos consolar, pisando o solo pátrio do convés dum navio, a nostalgia que certamente por vezes os invade, não obstante terem conseguido triunfar na vida e muitos deles até terem feito grandes fortunas, como era o caso deste.

A história do Senhor X era bem simples. Tendo ido parar a esse país que considerava como pátria adoptiva – embora nunca se tivesse esquecido da sua verdadeira –, tinha mourejado e passado por tudo durante longos anos que foram correndo, nunca tendo voltado ao seu longínquo Portugal, mas, em compensação, tendo conseguido a posição que então desfrutava, senhor de muitos haveres, proprietário como era, industrial de renome.

De condição humilde, hoje ocupava um lugar cimeiro na sociedade local cujas portas lhe eram abertas e certamente por isso ele a todos os níveis também se habituara, percorrendo toda a escala humana de convívios. Nunca se constrangia ou acanhava, e, pelo seu próprio feitio, estava à vontade em qualquer ambiente.

O navio, para quem ele conseguira várias atenções, estava-lhe credor de imensas gentilezas. Os seus automóveis, por exemplo, andavam num vaivém levando ali e acolá membros da guarnição, quer em passeios turísticos que proporcionava, quer em recados de serviço que ele próprio resolvia.

Um dia, nós, os oficiais, resolvemos convidá-lo para almoçar na nossa Câmara, em convite especial, para uma lauta refeição à portuguesa em que a sua qualidade de bom garfo que constava que era, pudesse ser patrioticamente satisfeita.

Pois o Senhor X, ao entrar na Câmara, ao ver todos os oficiais aguardando a sua chegada, incluíndo o Comandante com quem anteriomente apenas falara, perdeu o à-vontade habitual, hesitou e parando por uns momentos à porta disse-me a mim, que vinha a seu lado:

«– Em toda a minha vida nunca tive honra maior. Para isto é que eu ainda não estou preparado. Os senhores sim, que são HOMENS DO MUNDO, «enrascam-me» e receio cometer alguma falta...»

Claro que o almoço foi estupendo, a convivência melhor ainda e o Senhor X, sentindo-se muito feliz, ao mesmo tempo que certamente sentia o «gosto amargo da saudade», acabou por verter uma que outra lágrima!

Mas... teria sido só o Senhor X?

A. Chuquere

bibliografia

KALUNGA (ficção) – por Lígia Guterres

Depois de «Mussamar», livro de contos, Lígia Guterres dá-nos «Kalunga», onde se reúnem quatro histórias: Kalunga, Katoki, Barco Parado e Um dos Onangano.

Livro de temática africana, nele assimilamos a riqueza dessa psicologia complexa dos mestiços e negros. Para quem deseje conhecer um pouco melhor a perturbante sensibilidade de uns e outros, as suas interrogações, a sua angústia povoada de temores e perigos, este livro trará uma ajuda utilíssima, para lá do prazer que nos oferece, uma prosa cheia de imagens fascinantes e poéticas.

DUAL (poesia) – por Sophia de Mello Breyner Andresen

Em edição da Livraria Morais Editores apareceu mais este livro de poesia de Sophia de Mello Breyner Andresen.
Através da sua vasta obra poética aprendemos a conhecer um mundo novo recreado no sonho e na imaginação. Neste volume, como nos outros, o conteúdo é ainda esse mundo de fantasia e essa ânsia da sua comunicação que nos prendem e nos fascinam.

A HISTORIOGRAFIA PORTUGUESA (estudo) – por Joaquim Veríssimo Serrão

A Verbo publicou mais este volume integrado na sua colecção Presença. Trata-se de um estudo sério e inteligente acerca dos mais significativos historiadores portugueses, e de um exame atento do que tem sido a actividade historiográfica em Portugal.

---

3 ENSAIOS SOBRE A PINTURA DE VIEIRA DA SILVA – por Mário de Oliveira

Livro editado pela Livraria Editora Pax, este trabalho de Mário de Oliveira oferece, a quem deseje conhecer a personalidade e a obra da nossa compatriota Maria Helena Vieira da Silva, pintora de renome universal, uma oportunidade fácil e agradável, pois o seu estilo despretensioso e com o mínimo de tecnicismo muito contribui para isso.

PORTUGUESES E NEGRITUDE (ensaio) – por Maria da Graça Freire.

A Agência-Geral do Ultramar publicou, integrado na sua Colecção Unidade, este prestigioso ensaio de Maria da Graça Freire. Hoje, que tanto se fala de negritude e a quem escritores e poetas negros como Senghor têm dedicado obras de alto valor literário, é mister vê-la também pelo ângulo que Maria da Graça Freire nos aponta.

O. Lemos

---

saibam todos

Que são insentos de pagamento de propinas de frequência e exame, em todos os estabelecimentos de ensino oficial, os combatentes e antigos combatentes de operações militares ao serviço da Pátria, nas quais tenham obtido condecorações e louvores constantes, pelo menos, de Ordem de Região Naval, ou que, por motivo de tais operações, tenham ficado incapacitados para o serviço militar ou fisicamente diminuídos; esta isenção é extensiva aos filhos dos mesmos combatentes.

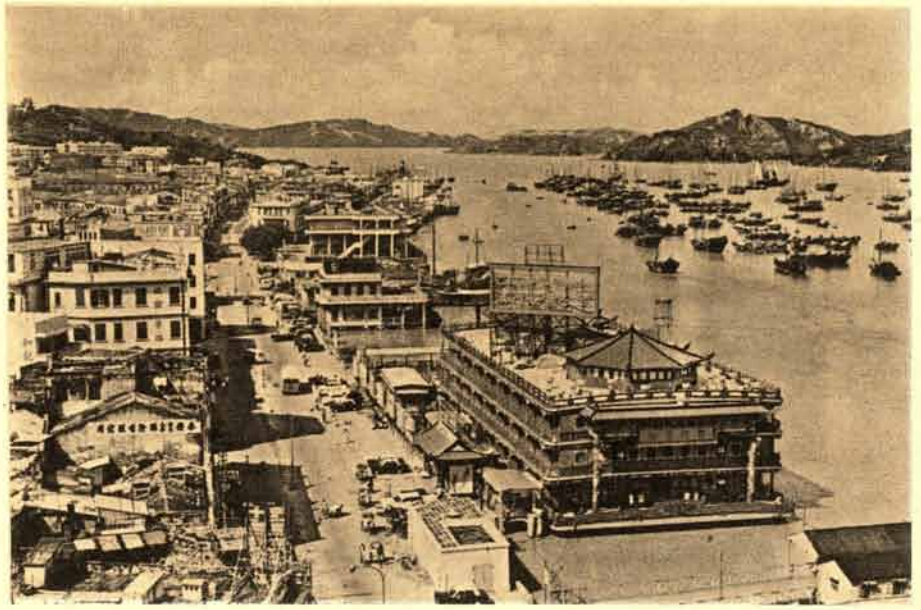
Que os serviços do Laboratório de Análises, de Radiologia, de Electrocardiografia, de Electroencefalografia, Roentgenterapia ou outros, do Hospital da Marinha, podem ser utilizados pelos cônjuges dos militares dos quadros permanentes da Armada e dos inválidos de guerra da Armada e pelos familiares dos mesmos que se encontrem nas condições exigidas para atribuição do abono de família; igualmente o poderão ser pelas viúvas e órfãos dos militares dos quadros permanentes da Armada em condições idênticas àquelas.

Que pode ser prestada assistência jurídica ao pessoal da Armada e aos funcionários do Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha, através da 5.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal (Bem Estar) e dos Comandos Territoriais da Armada no Ultramar (quando os respectivos serviços estiverem criados). Esta assistência é de carácter consultivo e torna-se extensiva, em caso de falecimento, às famílias, no que diz respeito à regulação de situações decorrentes desse falecimento.

Que funciona no Centro Social Médico-Educativo n.º 1 (Alfeite) dos Serviços Sociais das Forças Armadas, uma creche destinada a crianças de 1 a 3 anos, filhas de pessoal da Marinha, militar e civil, beneficiário daqueles Serviços Sociais.

MACAU

A presença de Portugal no Oriente



Porto interior. Em primeiro plano o barco «Macau Palace» – casino, restaurante e «boîte»

«O planisfério chamado de Cantino, concluído em Lisboa em 1502, é a primeira das cartas europeias a dar certa noção de realidade à representação da costa oriental da Ásia.»

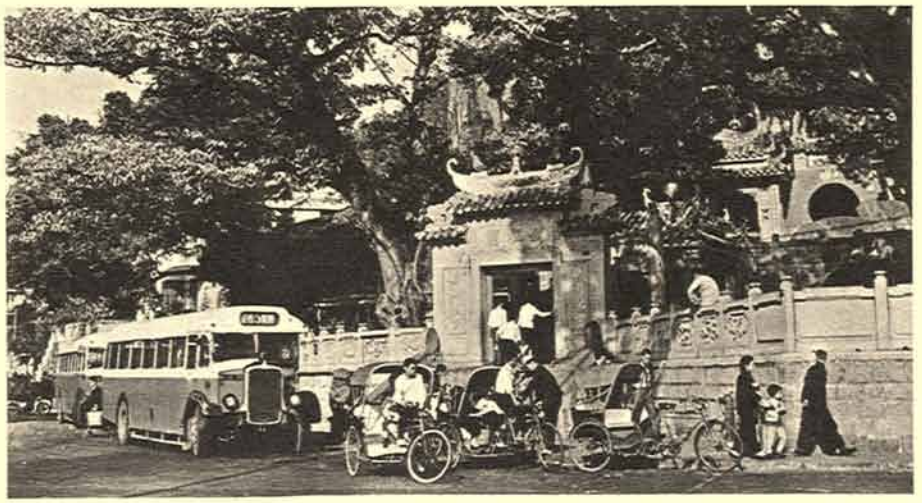
Situado no Sul do continente chinês, Macau é constituído por três pequenos territórios: a península de Macau (5,4 km²), ligada à província chinesa de Kuong Tong; e as ilhas de Taipa (3,5 km²) e Coloane (6,6 km²). Apesar desta pequena área, aqui vivem perto de 300 000 habitantes. A maior densidade do globo: 19 625h/km². Foi Jorge Álvares, um dos capitães da frota de Afonso de Albuquerque, o primeiro ocidental a aportar a terras chinesas (Tamão), em 1513 ou 1515. Passando por várias vicissitudes e registando maior ou menor prosperidade, Macau é actualmente uma província portuguesa em franco florescimento. A indústria do turismo ocupa posição cimeira na economia local: com os seus hotéis, casinos e restaurantes, dos quais se destacam o Hotel Lisboa (a pedir meças com os «Hilton» e «Mandarim» da vizinha Hong-Kong), o «Macau Palace» e o «Estoril»; com as corridas de galgos todos os sábados, domingos e dias festivos, que movimentam cerca de 4 milhões de patacas por noite; com as suas três lotarias («Pac-Piu») diárias e com o Grande Prémio de Automobilismo que atraem mais de 250 000 turistas por ano, não contando com os residentes de Hong-Kong e chineses que todos os fins de semana invadem a cidade.

Importantes também são as indústrias de têxteis e de pólvora (panchões, fósforos e fogo de artifício). A pesca, com destaque para os camarões – que viajam via aérea para os Estados Unidos – e os caranguejos. O comércio do ouro, o maior do Oriente, pesa bastante na balança económica.

Macau encontra-se a cerca de 40 milhas de Hong-Kong, com a qual tem ligação rápida por hidroplanadores, com partidas quase consecutivas, os quais percorrem a distância em 75 minutos, e, ainda, por uma frota de barcos convencionais.

Com a recente ligação das ilhas de Taipa e Coloane e a próxima inauguração da ponte que ligará Macau à Taipa, ficam os três territórios ligados entre si, o que vai traduzir-se num desenvolvimento daquelas ilhas, até agora menos povoadas (cerca de 5000 e 3000 habitantes, respectivamente) em confronto com o total de 300 000 que a província conta. Não esqueçamos que as melhores praias da província se situam na baía de Hác-Sá, na ilha de Coloane, e que esta ligação as tornará fàcilmente acessíveis.

A Marinha em Macau



Pagode da Barra, onde se localizam os edifícios do pessoal de Marinha

A presença da Marinha em Macau tem sido permanente. O Farol da Guia – o primeiro que iluminou as costas da China – comemorou já o seu centenário. O Centro de Aviação Naval de Macau, extinto há alguns anos, foi das primeiras bases de aviação militar no Ultramar. Do mesmo modo, também primeira, foi a Estação Radionaval. As constantes estações e comissões – até há pouco – dos nossos navios de guerra, são disso prova evidente.

Hoje, com o Comando da Defesa Marítima, os Serviços de Marinha, que englobam a Capitania dos Portos, a Polícia Marítima e Fiscal e as Oficinas Navais, e os referidos farol da Guia e Estação Radionaval, a nossa Marinha tem uma presença de algumas centenas de militares, militarizados e civis.

A importância dos Serviços de Marinha na província é notória. O seu complexo naval é vasto, pois nele estão incorporados dois rebocadores – um de alto mar; duas dragas – uma de baldes e outra de garras – e uma dragueta de sucção; sete vedetas da P. M. F. e uma da hidrografia; vários batelões; uma barcaça de desembarque – muito útil no transporte de viaturas entre Macau e as ilhas; e outras embarcações miúdas. Os Serviços de Marinha e organismos dependentes têm a seu cargo, entre outros, os serviços de farolagem, as dragagens dos portos, o policiamento do mar e dos cais, a fiscalização de entradas e saídas de mercadorias, construção e reparação naval.

É de salientar a existência do Núcleo Recreativo de Marinha, agremiação fundada nos anos vinte pela guarnição da canhoneira «Pátria», que lhe deu o primitivo nome. O Núcleo – conhecido pelo Clube de Marinha – é um caso ímpar nas províncias ultramarinas. Ele agrupa os militares da Armada – oficiais, sargentos e praças – e os militarizados e civis de todas as hierarquias. Instalado em edifício próprio, bem localizado, com óptima esplanada voltada ao rio das Pérolas, é dotado de moderno bar, biblioteca e sala de leitura (com ar condicionado), restaurante (messe) e sala de convívio. É verdadeiro oásis para os marinheiros que têm a felicidade de conhecer tão bela terra – um local «sui generis» entre as parcelas portuguesas espalhadas pelas diversas partes do Mundo.

Edifício do Núcleo Recreativo de Marinha

Cidade flutuante. Juncos, lorchas e tancares, tudo serve para pescar e viver. Neles nascem, vivem e morrem algumas dezenas de milhares dos 300 000 habitantes de Macau

M. Horta
Sarg.-aj. L

Conversa Entre Marinheiros

A Armada é grande. Tão grande que também cá cabe este senhor. Não foi marinheiro mas foi da Marinha. Vestiu farda azul e branca como nós. Quem é que se lembra dele?
Certamente só os homens de mais de cinquenta anos. Aos outros que não sabem quem é vou ter a honra e o prazer de o apresentar...

Nasceu em Ribeira do Campo de Besteiros, concelho de Tondela, em 22 de Dezembro de 1902. Seu nome é Cezar de Matos.
Veio para Lisboa aos dois anos de idade, trazendo no sangue todas as virtudes e defeitos dos beirões. O pai era polícia na capital e resolveu trazer a família para a sua companhia. Nessa altura era apenas a mãe e ele.
Foi morar para Belém, perto da igreja da Memória. Ali frequentou a escola primária fazendo a 4.ª classe. Depois, porque os pais eram póbres e precisavam de ajuda, empregou-se em várias oficinas de serralharia e electricidade até chegar a altura de «ir às sortes». Fez o serviço militar como soldado, no Parque Automóvel Militar.
Por essa altura, 1921, já ele jogava a bola nas segundas categorias do clube do seu bairro, «Os Belenenses». Treinavam-se na praia de Belém, num descampado a leste do Mosteiro dos Jerónimos, entre a linha do Estoril e a dos carros eléctricos. Os jogos oficiais eram feitos nos campos dos adversários porque «Os Belenenses» não tinha...

Na época de 1922/23 um jogador das primeiras categorias, de nome Anacleto, fracturou uma perna num desafio contra o Império, em Palhavã, e foi parar ao hospital. Alguém se lembrou dele para ocupar o lugar. Foi assim que se estreou na categoria de honra no campo das Laranjeiras, contra o Casa Pia.

«Os Belenenses» perdeu e como tem que haver sempre um bode espiatório atribuiram-lhe as culpas. Tinha pouco calo...

Ofendido com a crítica, foi à Direcção pedir para não voltar a jogar com os ases. Deixassem-no nas segundas com os azelhas...

A Direcção, porém, não atendeu o pedido decidindo que ele continuaria nas primeiras.

O jogo a seguir foi contra o Benfica e tão bem se saiu da contenda que todos os jornais disseram que ele era um grande jogador, com largo futuro!

A seguir calhou-lhe o Sporting e se no jogo anterior tinha ido bem, neste foi um verdadeiro sucesso! O seu nome começou a andar nas bocas do mundo... Não ganhava um tostão com o futebol, nem ele nem os seus companheiros. Era tudo por amor à arte. O clube apenas lhes dava os equipamentos e... um refresco de vez em quando no fim dos jogos!

Chegámos a 1925. O nosso Cezar era conhecido em todo o país e tido como um dos melhores futebolistas da época.

Nesse ano fez o seu primeiro jogo internacional, contra a Espanha, em Lisboa. Perdemos por dois a zero mas... ganhámos moralmente!

A esse tempo era ele operário do Arsenal da Marinha. A certa altura abriram concurso de artífices para a Aviação Naval e ele concorreu e foi admitido. Foi alistado como cabo aluno artífice de aviação e vestiu a farda da Marinha pela primeira vez em Agosto de 1930.

A Marinha era quase toda de «Os Belenenses», em especial o pessoal da aviação e dos submarinos que tinham as suas bases em Belém. Havia muitos jogadores que eram da Marinha – além dele o grande Augusto Silva, sargento carpinteiro no Arsenal, o Fernando António que era marinheiro, e está hoje empregado na Docapesca, e o célebre José Manuel Soares (Pepe) operário torneiro na Aviação Naval, que havia de morrer tràgicamente envenenado com cogumelos...

– Não é vaidade minha mas, aquela trindade, A. Silva a defesa central, eu a médio esquerdo e o Pepe a avançado... era de respeito!

E eu posso acrescentar que ela foi uma legenda de «Os Belenenses» e do futebol nacional.

Três glórias do futebol português – três homens da Marinha: Augusto Silva, sargento carpinteiro; José Manuel Soares (Pepe), torneiro da Aviação Naval; e Cezar de Matos, sargento artífice da Aviação Naval

Não resisto à tentação de contar aqui uma história verídica a que eu próprio assisti e que mostra a popularidade dos grandes ases da bola.

Em 1935 realizaram-se grandes manobras navais nos mares da Madeira e Açores, com *destroyers*, submarinos e hidroaviões. Eu era então guarda-marinha no aviso «Pedro Nunes». Não me lembro porquê mas a verdade é que íamos à frente do «grosso» da esquadra.

Chegámos ao Funchal numa radiosa manhã de Verão e à medida que nos aproximávamos do fundeadouro observámos que éramos esperados por muitas embarcações apinhadas de gente. Havia muitas raparigas com lindos ramos de flores e até uma banda de música. Ouvia-se grande algazarra mas não distinguíamos as palavras. Parecia-nos porém evidente que aqueles vivas eram para a Marinha.

Porém, quando chegámos ao fundeadouro percebemos finalmente do que se tratava. Toda a gente gritava: Augusto Silva... Augusto Silva... Augusto Silva...

O comandante Pires da Rocha, com um sorriso amarelo, mandou chamar o sargento Augusto Silva, que fazia parte da guarnição e que, muito modestamente, não queria aparecer... Teve de se mostrar à borda e só assim aquela gente se calou depois de lhe ter feito uma ovação formidável e das meninas terem subido a bordo a oferecer as flores e os seus meigos sorrisos.

Como artífice que era, o Cezar raramente voava, apesar de gostar imenso. Mas lembra-se perfeitamente do seu baptismo de voo. Que grande susto! O piloto, o almirante Cardoso de Oliveira, ao tempo segundo-tenente, resolveu fazer uma picada violentíssima sobre o Bugio e o nosso Cezar julgou chegado o seu último dia. Meteu-se todo dentro da carlinga mas de vez em quando espreitava só para saber em que sítio iria esborrachar-se...

Mas não, o avião chegou cá abaixo, passou rente ao farol e... voltou a subir. Que alívio!

Deixou a bola em 1934. Começavam a falar na sua substituição e antes que o empurrassem... saíu. Não houve festa de despedida. Nesse tempo ainda não se usava...

– Então Cezar, que lhe ficou do futebol?

– Pouca coisa senhor Director. Recordações, umas boas, outras más, algumas marcas no corpo, medalhas e uns presentes sem valor. Entre estes tenho uma mala de viagem que me foi oferecida pelo rei de Espanha depois de um Portugal-Espanha, em Madrid, que também ganhámos... moralmente!

– Continuei ao serviço da Aviação Naval onde vi passar várias gerações de pilotos entre as quais a sua. Lembra-se dos voos que fazíamos sobre a nossa Beira Alta? Passávamos sobre a sua aldeia e logo uns minutos depois sobre a minha. Bons tempos, senhor Director...

– Em 1953 a Aviação Naval fundiu-se com a Aviação Militar dando origem à actual Força Aérea. Com grande desgosto despi a farda da Marinha de que tanto gostava. Custou-me muito, confesso... Já a usava há tantos anos!

– Destacaram-me para a Base do Montijo e lá fui promovido a sargento-ajudante.

– Quando fiz 60 anos fui reformado e recolhi à minha casita, na Travessa da Pimenteira, em Belém, onde vivo com minha mulher, única pessoa de família que me resta, além duma irmã que vive na outra casa que era dos meus pais e para onde vim aos dois anos de idade.

– Sou o sócio honorário n.º 9 de «Os Belenenses» e tenho cartões de livre trânsito da Federação e da Associação. Vou muitas vezes à bola mas não gosto da maneira como hoje se joga... tudo à defesa... não há beleza neste futebol. Os bons jogadores têm sempre sentinela à vista e não podem brilhar como no meu tempo.

– Não há dúvida que nasci muito cedo. Que bom deve ser jogar naquela relva tão fofinha e ganhar os fabulosos ordenados que agora pagam aos jogadores...

– Não era violento, não senhor. Mas quem mas fazia... pagava-mas. Um dia um jornal publicou uma fotografia chamando-me «o jogador que voa». O engraçado é que oito dias depois publicava outra fotografia minha a sair do campo acompanhado por dois corpulentos polícias com a mesma legenda aumentada duma palavra sinistra... «o jogador que voa... preso».

– Foi num jogo com o Vitória de Setúbal. Já não me lembro porquê, armou-se um arraial de pancada e eu também quis molhar a sopa.

– Claro que fui parar à cadeia!

Cezar, o jogador que voa!

E pronto, acabada a conversa, amigo Cezar lá foi pelo corredor fora enquanto eu ficava a olhar para ele e a lembrar-me que fez parte daquela famosa equipa das Olimpíadas de Amsterdão em 1928 que emocionou o País com as suas brilhantes exibições. Recordo-me perfeitamente. Andava eu no Liceu de Viseu e faziam o relato dos jogos num quadro eléctrico com uma bola que andava dum lado para o outro. E nós ficávamos ali de olhos presos, como hipnotizados, incapazes de prestar atenção a qualquer outra coisa. Quase chorei de raiva quando fomos eliminados pelos egípcios.

– Tivemos muito azar, diz o Cezar, íamos tão bem...

M. do Vale

---

ciências artes e letras

RODIN

Génio da escultura

A cabeça da dor

Depois de Miguel Ângelo, o maior de todos os escultores foi Auguste Rodin.

Nascido em Paris em 1840, só à custa de muito esforço e persistência conseguiria abrir caminho no mundo da Arte.

Oriundo de uma família modesta, foi no entanto educado e instruído com todo o desvelo num colégio de religiosos. Frequentou durante anos várias escolas e trabalhou nos estúdios de um bom número de artistas. Quando um deles, cuja reputação não oferecia dúvidas, o entusiasmou a frequentar a célebre Escola de Belas-Artes de Paris, candidatou-se à admissão. Foi rejeitado por três vezes. Em face disso, teve que ganhar a vida em ofícios menores, ligados no entanto à sua vocação de escultor – moldagem, ornamentação, entalhador, ourives, etc. – obtendo nessa actividade uma experiência de interesse para a sua futura carreira de artista. Foi empregado e ajudante de dois escultores célebres para poder

dizer-se aluno deles, sem o que lhe seria interdita a participação nas exposições do Salon.

Em 1864, com 24 anos, envia ao Salon o primeiro busto, tendo sido recusado. Rodin evidenciava já um tão marcado vigor no modelado e uma procura tão frenética – através do essencial – do carácter e dos sentimentos da pessoa que não é de espantar aquela recusa. Trabalhava o barro em toques pronunciadíssimos e de grande agitação, deixando de parte e negligenciando tudo o que não contribuisse para a caracterização do modelo. Daí uma certa rudeza selvática dos seus gessos e bronzes. Ainda estava para vir o tempo em que os artistas estabelecidos e o público estariam à altura de poder apreciar a sua obra. Quando juntou algum dinheiro, foi a Itália estudar as obras de Donatello e Miguel Ângelo. O trabalho que produziu a seguir foi a estátua que hoje se chama «A Idade de Bronze» e que intitulou, inicialmente, «Homem Acordando para a Natureza». Sente-se a influência de Donatello, mas, no entanto, a obra era suficientemente original para o celebrizar, quanto mais não fosse pelo escândalo que suscitou. Vários críticos e colegas afirmaram que a obra era uma burla descarada obtida de um molde directo sobre o modelo. Muitos artistas no entanto o defenderam e o Estado reparou a ofensa adquirindo o bronze e outros trabalhos do escultor.

Existe uma réplica desta estátua no nosso Museu Nacional de Arte Contemporânea. Começava a sua carreira ascendente e o caminho estava aberto para a celebridade. Não a conquistou fàcilmente. O seu lema era o trabalho. É dele a frase «a arte é 90% de técnica e 10% de inspiração». Nunca tinha pressa, a não ser naquelas alturas singulares em que com meia dúzia de toques tinha de definir um sentimento ou um gesto. Depois, vinha a contemplação e a meditação, procurando com serenidade e paciência tudo

«Mulher Acocorada»

aquilo que pudesse contribuir para traduzir melhor o carácter ou o movimento. «Uma obra, mesmo depois de acabada, nunca está perfeita», dizia. Mais de 20 anos trabalhou ele no célebre «Portão do Inferno». São 186 figuras dotadas umas de força indómita, outras de frágil graciosidade, outras de bestial rudeza, todas elas vida em movimento em transes de angústia, pavor, voluptuosidade ou desespero. Sobranceira a tudo isso, a célebre figura do «Pensador» contemplando as misérias humanas. Esta tarefa ciclópica fascinou-o, por assim dizer. Consumiu-lhe anos de estudos e esboços – não em pura perda, porque o «Portão do Inferno» foi uma espécie de repositório donde saíram muitas das suas obras futuras. Quando finalmente se resolveu a atacar em definitivo o mármore e o bronze, era já o entardecer da vida, e a obra, aparentemente concluída, nunca foi no entanto completamente acabada. Recebeu muitas encomendas de governos e entidades oficiais. A maior parte delas dava origem a controvérsias tremendas, a mais famosa das quais se centrou na célebre estátua de Balzac. Nunca discutia, e quando as críticas eram inabaláveis, limitava-se a recolher a obra sem um protesto, ainda que ela o tivesse ocupado durante 7 anos, como no caso do seu «Balzac».

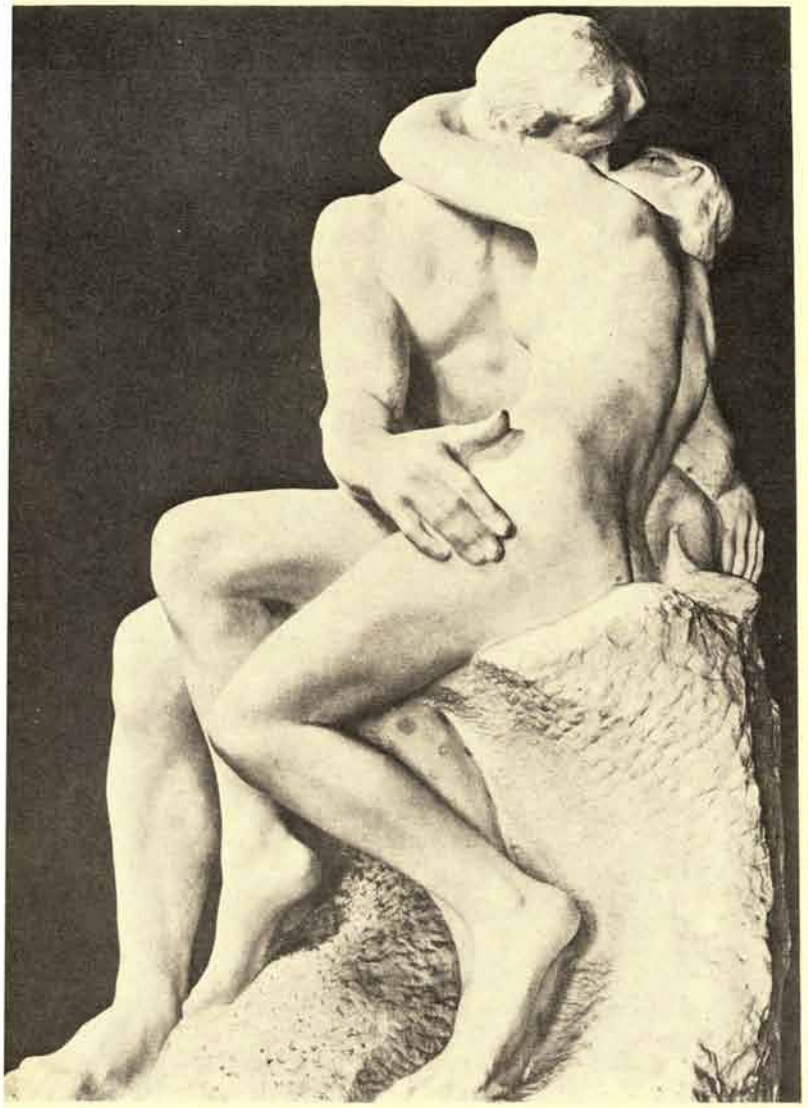
Seguir a Natureza foi sempre o seu objectivo. A Natureza nunca é feia, dizia. «Aquilo que vulgarmente se chama feio, na Natureza, pode tornar-se belo em arte.» «Porque é simplesmente a força

«Os Burgueses de Calais»

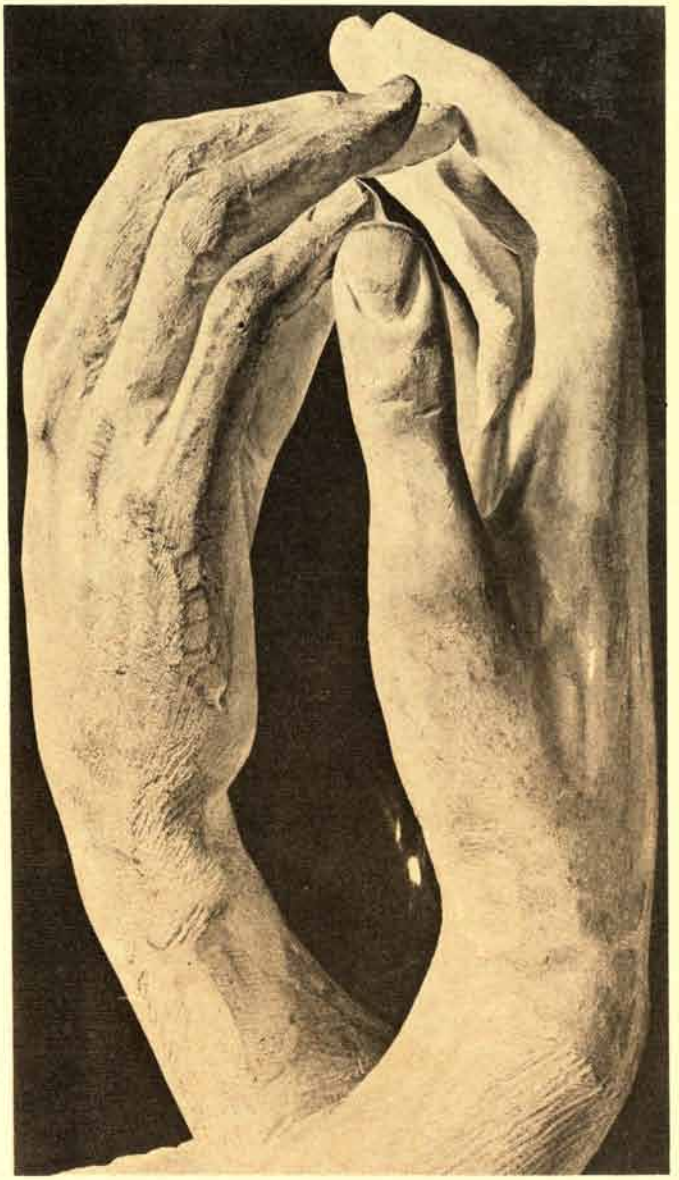
a crítica ficou espantada, colhida de surpresa. Só depois «esperneou»... Na realidade a crítica estava habituada a coisas mais «lindinhas» e trabalhadas com mais requinte de acabamento. Mas onde é que uma mulher condenada à danação eterna poderia lograr expressão mais verdadeira? Olhemos agora, por exemplo, o gesso que serviu para o monumento «Os Burgueses de Calais» – 1884-1886, que a cidade quis erigir à memória dos seus intrépidos defensores (que só a fome e a doença conseguiram abalar) sacrificados ao invasor para salvação dos restantes. O condenado que leva as chaves da cidade é uma figura em que a determinação e a dor se aliam num misto de grandeza e coragem que nos perturbam profundamente. A tensão

«Estudo para os Burgueses de Calais»

do carácter que faz a beleza.» «E acontece muitas vezes que quanto mais feia é uma criatura na Natureza tanto mais bela é em arte.» «Em arte, só as coisas sem carácter são feias – pois não têm beleza nem por fora nem por dentro.» «Feio em arte é aquilo que é falso e artificial – aquilo que pretende ser lindo ou mesmo belo em vez de expressivo – por outras palavras, o que é amaneirado, tudo fachada, sem alma e sem verdade.» Era este o «credo» de Rodin. Nunca disfarçou ou atenuou a Natureza para agradar àqueles que não tinham capacidade de compreender. Se olharmos para a «Cabeça da Dor», de 1882, apercebemo-nos imediatamente da espantosa intensidade de expressão que reside essencialmente na boca e, quem diria, na testa... Tudo parece simples neste bronze mas veja-se como através da descontracção dos músculos da face a dor adquire aqui aquele grau supremo em que o corpo já não reage porque está próximo o aniquilamento. A «Mulher Acocorada», também de 1882, é um bronze extraordinário de expressão e atitude. Saiu de uma dessas figuras trabalhadas para o «Portão do Inferno». Ao primeiro relance.



«O Beijo»



«A Catedral»

do corpo marca o esforço para conseguir reunir as forças que o hão-de sustentar no caminho da humilhação à morte. É secundado por cinco companheiros que exteriorizam sentimentos muito desencontrados, animosos uns, abatidos outros. A análise dessas expressões, oferece sempre novas particularidades e um inesgotável interesse. Veja-se por exemplo uma delas num bronze «Estudo para os burgueses de Calais». A fome e a sede deixaram nessa face patética estragos indizíveis. Nos lábios tumefactos e secos a marca da doença... A respiração adivinha-se difícil. Duas dedadas no lábio superior, carregadas de intenção (até parece coisa fácil e natural), conferem ao fácies um estado febril que está tanto no corpo como na alma. Já não é um homem que caminha para o suplício mas uma sombra, o espectro do homem, o resíduo que ficou das provações que o consumiram. Poucas vezes a tragédia assumiu expressão tão próxima da verdade. Rodin estava mais à vontade a tratar temas masculinos do que femininos. São escassas as figuras de mulher comparadas com a profusão dos temas masculinos.

Ao tratar o mármore, reservava-lhe carinhos especiais que, sem tirarem o vigor expressivo ao modelo e sem se perderem em superfluidades, lhe dava, no entanto, o aspecto de um bem acabado intencional. «O Beijo» de 1886 é disso um exemplo.

Depois de 1900, quando a sua reputação estava já definitivamente consolidada, Rodin ousou pela primeira vez na história da escultura (com assombro e espanto de toda a gente) exibir figuras humanas a que faltavam a cabeça, as pernas ou os braços, fixando apenas aspectos essenciais e expressivos da atitude ou do gesto. Numa das últimas esculturas, arrancou à pedra informe essas mãos sublimes – sublimes pelo que dizem e exprimem na simplicidade de um gesto – a que chamou «Catedral». Rodin morreu com 77 anos, deixando uma obra imensa quer qualitativa quer quantitativamente, fruto do seu trabalho árduo e persistente e... dos seus portentosos 10' de inspiração... O Museu Gulbenkian possui uma pequena colecção de obras de Rodin que vale a pena conhecer.

O. Lemos

...Aqui é apenas o meu piloto

Finda a campanha nos bancos da Terra Nova, o «Gil Eanes» navegava em demanda do porto de S. João para se abastecer de combustível, água e frescos e regressar em seguida a Portugal para um repouso merecido.

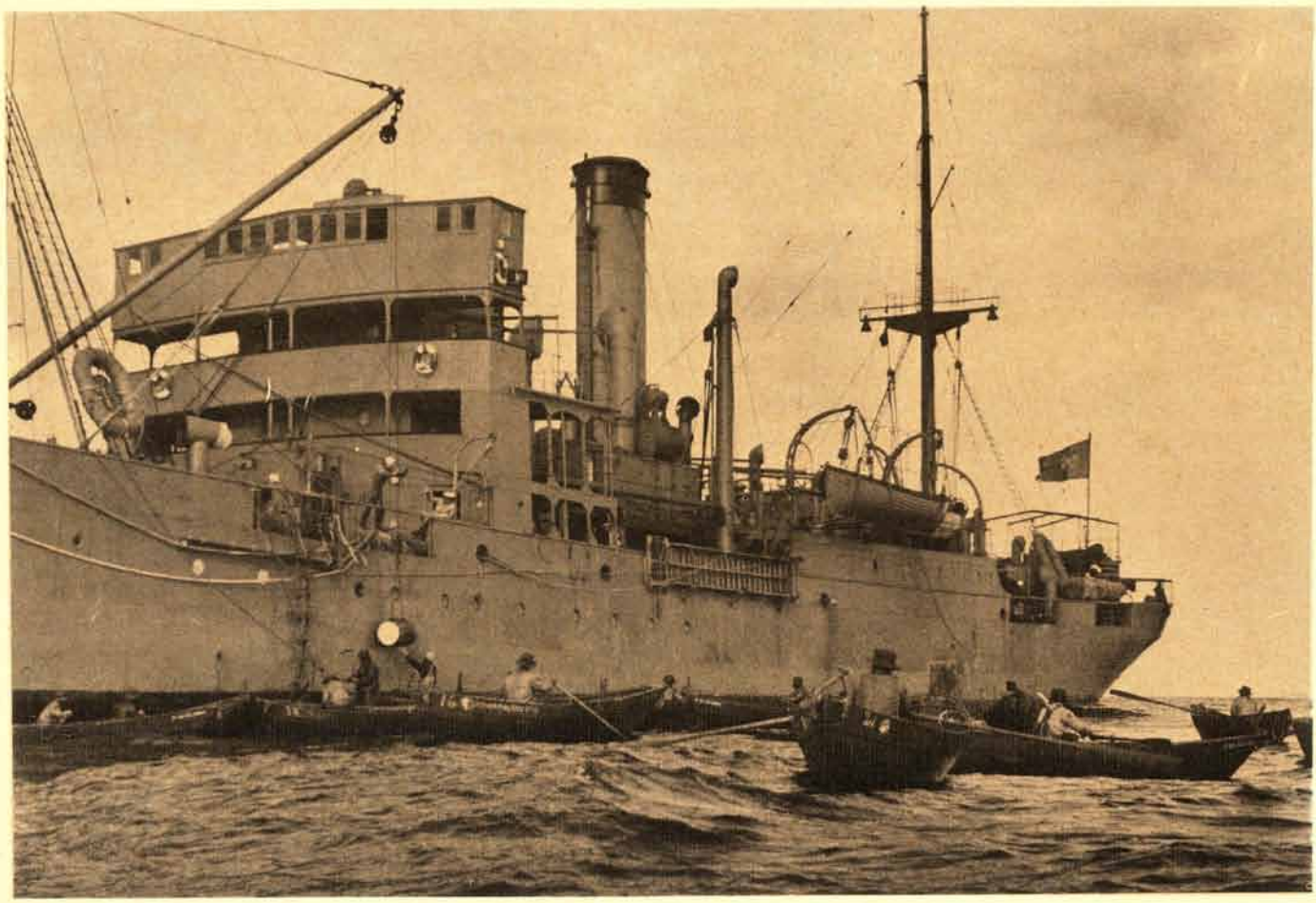
A comissão nesse ano havia sido particularmente dura. Nevoeiros constantes, algumas fortes «brisas» e muitos gelos na rota da Groenlândia, obrigaram a redobrados cuidados de navegação numa época em que o radar ainda não era conhecido e os radiogoniómetros nem sempre funcionavam com a devida eficácia. O Sol e o horizonte, teimosamente escondidos pela bruma às vezes durante semanas a fio, impediam-nos a obtenção do ponto.

Naqueles mares de correntes violentas e incertas, em quantas ocasiões navegáveis só pela estima e por um ou outro azimute goniométrico, enviado pela estação do Cabo Spear ou obtido na aparelhagem de bordo!

Em acréscimo, a assistência que em tempos passados se limitava a tratamento de doentes e à entrega e recepção de correspondência, estendia-se agora a todos os ramos de actividade. Fornecia-se a mais variada classe de géneros e artigos, água potável e enorme quantidade de óleos combustíveis, exigidos pelos novos navios motorizados, executavam-se difíceis reparações, isto, ao mesmo tempo que se procedia ao tradicional serviço de correio e de assistência médica e também religiosa, inaugurada um ano mais tarde.

Quando as circunstâncias eram favoráveis, o «Gil Eanes», em vez de andar «saltando» de lugre para lugre, convocava para um ponto de reunião os que sabia estarem próximos dentro da mesma área e, pelo emprego dos paus de carga aos dois bordos, à *vante* e à *ré*, atendia os dóris de quatro navios simultâneamente. Sem parança nem descanso enquanto havia luz e o estado do mar não se turvava. E, como naquelas latitudes, em particular ao longo da costa groenlandesa, o dia era quase permanente e o pessoal estava dividido em três quartos corridos quer navegando quer fundeado, era possível efectuar um trabalho contínuo sem interrupções apreciáveis.

«Gil Eanes» fundeado nos bancos da Groenlândia – faina de bidons de gasoil



A expressão de horas extraordinárias não tinha cabimento no nosso vocabulário, pois elas faziam parte do horário normal.

O sistema, que se traduziu por número muito maior de visitas e de serviços prestados aos bacalhoeiros, evidentemente que nos trouxe uma sobrecarga de trabalho. Não admira pois, que todos nós estivéssemos fatigados e desejando quanto antes dar entrada no porto acolhedor de S. João, onde poderíamos repousar o espírito, o corpo e variar de ambiente.

Já findava a primeira quinzena de Outubro e apenas escassas unidades se conservavam ainda nos bancos ou no caminho de regresso; mesmo aqueles que não tinham conseguido fazer carregamento completo não queriam ser surpreendidos pelos rudes temporais do inverno que se aproximava. Reunidos na exígua câmara dos oficiais, estávamos tomando café, quando o criado entregou ao Comandante uma mensagem, que fora recebida em fonia da parte do lugre «Terra Nova». Dizia esta que lhe parecia haver uma insubordinação a bordo do «Mondego» e se o «Gil Eanes» poderia tomar conta do assunto.

O barco em referência era um dos raros veleiros sem motor auxiliar que atrevidamente continuavam frequentando aquelas paragens onde, no dizer de Pimentel no seu Roteiro, «no princípio era tanta a quantidade de peixe que não podiam os navios romper». O capitão do lugre, era um velho lobo do mar cujo nome ilustrava várias gerações de notáveis marinheiros e que já tinha ido aos bancos da Terra Nova mais de meia centena de vezes, das quais quarenta e duas comandando. A severidade das suas atitudes e inflexibilidade das decisões que tomava eram proverbiais. Baixote, franzino, em contraposição a uma coragem desmedida, o mar não lhe escondia segredos. Terror das tripulações mas também capaz de actos de generosidade, formava um personagem que, mesmo ainda em vida, já pertencia à lenda.

Como não tinha filhos, dedicara-se a uns sobrinhos, filhos dum irmão, que vinha a bordo como piloto e era ele que lhes pagava a instrução, não só como uma prova espontânea de amizade, mas talvez também por saber que estava em melhor situação económica.

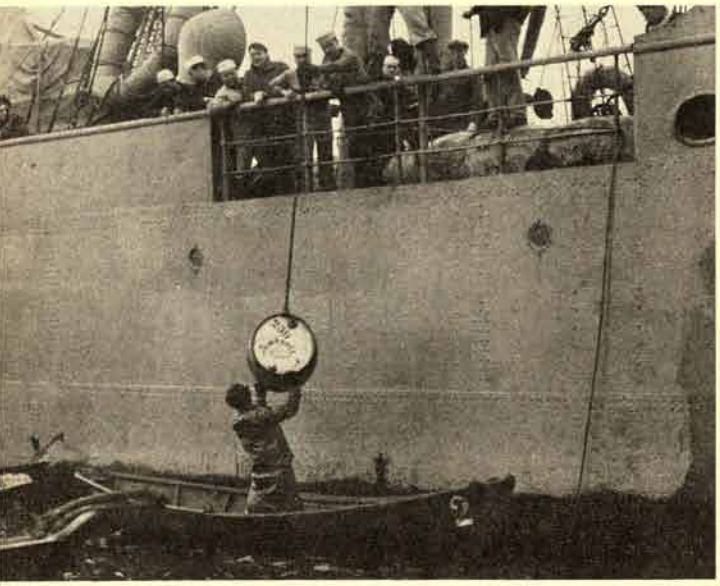
Uma vez, recordava o comandante Martins naquela maneira de conversar fluente e agradável que encantava todos quantos o escutavam, o capitão «P» teve uma revolta a bordo e os homens dementados, possuídos dum furor inaudito, pegaram nele para o atirarem pela borda fora, mas já suspenso sobre as ondas, houve uma pequena hesitação – e portanto uma pausa – que ele aproveitou para dizer: «Então? Porque esperam! Olhem que se não dão cabo de mim eu pego num remo e corro-os a todos à paulada». Os díscolos amedrontados não o jogaram ao mar e ele cumpriu a sua promessa.

Bancos da Terra Nova - 1938 – Dóris atracados ao costado do «Gil Eanes».

Entretanto o Comandante já havia dado instruções ao encarregado dos serviços de navegação, 2.º ten. Soares Branco, para mudar de rumo e ir ao encontro do «Mondego», problema bicudo pela incerteza das nossas posições. Contudo recordo-me que não perdemos muito tempo sem que o avistássemos. A visibilidade era boa, o vento soprava brando, mas a vaga era larga e imprimia ao bacalhoeiro, carregado muito acima da marca do Lloyd, um pronunciado balanço que o fazia embarcar água por um bordo para a despejar pelo outro e de cada vez eram pequenas cataratas que escorriam pelas portas de mar.

O «Gil Eanes» ao aproximar-se contornou o lugre pela proa, deu quase uma volta completa, para podermos observar o que nele se passaria e veio fundear bastante próximo pelo lado de estibordo. Era comandante António Martins um hábil manobreiro que se comprazia em fazer coisas difíceis com a aparência da maior facilidade. Corpulento, uma cabeça grande mas proporcionada à sua estatura, testa espaçosa, era vagaroso nos movimentos mas a sua inteligência, essa, cintilava com vivacidade. Calmo, bem disposto, sorridente, os seus olhos grandes e um pouco salientes reflectiam a bondade do seu coração.

Mas ai daqueles que confundissem a sua bonomia com alguma forma de comodismo ou de timidez para usufruirem qualquer vantagem, porque então sofriam imediatamente uma resposta pronta, mordaz,



«Gil Eanes» nos bancos da Groenlândia - 1939 – Manobra arriscada com um tambor de 200 kg.

incisiva, ou às vezes de uma ironia tão cortante que deixava o imprudente completamente castigado. Não gostava de dar ordens, nem era preciso, pois bastava compreender o que ele desejava para que tudo fosse executado. Encorajava as iniciativas e tinha o raro dom de saber apreciar as qualidades dos seus subordinados para os quais manifestava uma condescendência infinita. Para os capitães, oficiais e pescadores da frota bacalhoeira ele era um verdadeiro amigo, o homem íntegro, leal e esforçado que tinha imprimido ao serviço de assistência um cunho humano de verdadeiro auxílio moral e material. Este era o homem a quem competia pelas suas atribuições legais, resolver o problema.

Mal largámos o ferro apareceu a bordo o motorista do «Mondego» a participar da parte do capitão que a companha não queria arriar os dóris, estando insubordinada.

O comandante Martins, já havia combinado comigo, seu oficial imediato, o que teria de se fazer. Dera-me instruções para se arriar um salva-vidas, levar quatro praças armadas «para dar um certo aparato» e ir eu próprio acompanhado do 2.º ten. Gomes Ramos investigar o que se passava, levantando um auto se fosse preciso.

Calcei as minhas botas altas de borracha para não encharcar os pés, meti no bolso o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante e algumas folhas de papel pautado e saltei na embarcação que, uma vez arriada dos turcos e soltos os gatos dos cadernais, conseguiu afastar-se do costado sem novidade, apesar da vaga larga e cavada.

Umas remadas certas e de boa voga ràpidamente nos levaram ao lugre e, na primeira sota que o balanço me proporcionou, saltei para o convés com aquela agilidade que vaidosamente teimava em manter, mas o castigo esteve bem perto porque me ia estatelando ao comprido se não fora um cabo providencial a que me agarrei; seria o prestígio perdido, seria o falhanço, seria o ridículo para o inquiridor se o vissem caído de rabo no chão, verde dos limos acumulados, seria a gargalhada geral daqueles trinta e tantos homens ali em pé diante de mim, ou subidos nos enfrechates, esquálidos, barbas de cinco meses, fatos remendados, sujos, olhares receosos de animais bravios assustados para a estranha figura que, certamente, representava para eles a minha cara escanhoada e a farda sem nódoas que aparecia sob o impermeável.

Passei o braço esquerdo por um brandal, e enquanto o tenente Ramos e o pessoal armado, mais cautelosos do que eu «aterraram» em boas condições e se dirigiam para os pontos «estratégicos» eu contemplava aquela gente.

Os meus olhos e o meu espírito transportaram-se para além – visionando aqueles heróis das descobertas esgotados pelas intempéries e pela fadiga. Oh, quanto cansaço, decepções, esperanças baldadas, lutas íntimas e saudades se espelhavam naquelas faces!

Que expressões!

Que galeria de assombrosas fotografias se poderia obter! Nunca o cinema me havia mostrado um friso humano de tão expressivo dramatismo. O navio continuava no seu cadenciado balanço de bombordo a estibordo e com ele a água escorrendo ora para um lado ora para o outro. Os homens, agarrados, moviam pendularmente os seus corpos, naturalmente, instintivamente, em busca de equilíbrio.

O capitão já viera ao meu encontro e em breves palavras confirmou o que havia mandado dizer ao comandante do «Gil Eanes». Pedi-lhe para se afastar e então em voz pausada fui dizendo àqueles pescadores que me fitavam, quanto era grave o crime de insubordinação. Li, para que me ouvissem, os artigos do Código Disciplinar alusivos e acrescentei que certamente só a ignorância da extensão da falta os havia levado a desobedecer colectivamente às ordens do capitão, mas que iria investigar o que se passara e que tudo se iria resolver da melhor maneira. Depois desci à câmara, onde todos os cheiros acumulados de seis meses se misturavam: a bacalhau de salmoira, a tripas, a peúgas velhas, a humidade, a mofo e a gordura requentada da cozinha.

O balanço que continuava implacável ainda mais reforçava todos aqueles aromas que entravam pelo nariz e chegavam ao estômago.

Não foi difícil apurar os acontecimentos. O navio estava já excessivamente carregado e fazia água pelas juntas dos calafetos desfeitos, sendo preciso dar à bomba quase continuadamente para a esgotar. O capitão, porém, queria ainda acabar de encher umas panas. O piloto – que era seu irmão – tentava convencê-lo que isso era imprudente tanto mais que se aproximava o inverno temível e que com raras excepções todos os bacalhoeiros já iam a caminho

do regresso. Mas como o capitão não atendesse, piloto e contra-mestre induziram a companha a não pescar mais. Actos desta natureza em terra chamam-se greves, a bordo têm o nome de insubordinações.

Aparentemente, parecia ter havido excesso de autoridade dum lado e recusa no cumprimento de ordens do outro. Contudo a decisão do que havia a fazer pertencia ao comando do «Gil Eanes» que tinha atribuições de capitão do porto naquela área.

Duas horas mais tarde regressámos, levando o piloto, o contra-mestre e mais dois pescadores. O capitão viria pouco depois num dóri.

À medida que ia expondo ao comandante Martins o resultado das nossas averiguações, eu notava o drama que se desenhava na sua alma de homem justo; a luta entre a razão e o sentimento, o bom senso opondo-se ao Código.

Quando me calei, chamou o capitão do «Mondego» e com aquela nunca desmentida afabilidade iniciou a conversa que habilidosamente dirigia para o assunto em causa. Numa dada altura e com um propósito conciliatório diz-lhe: «Ó capitão, o senhor que sempre tem dado provas de amizade pelo seu irmão, o senhor que trata os filhos dele como se fossem seus...»

Resposta pronta e imediata, cortando a frase: «Senhor Comandante, lá em Ílhavo é que ele é meu irmão, aqui é apenas o meu piloto».

Estava definida a tempera daquela criatura extraordinária! Irrevogável, definitivo.

Decisão do Comandante. A tripulação cumpre a ordem do seu capitão: arria os botes para continuar a pesca, mas logo que tenha fisgado um bacalhau, nem mais do que um, iça as embarcações, prepara o navio para o regresso e suspende seguindo tanto quanto possível de conserva com os outros lugres que estão nas proximidades. O piloto do «Mondego» vai para bordo do «Santa Maria Manuela» e deste navio um terceiro oficial que lá está destaca para o ir substituir.

O «Gil Eanes» permanecerá nas proximidades até que seja executado o que se determinou.

Dois dias depois o estado do tempo piorava consideràvelmente, o vento era de força 6 para 7 do oesnoroeste e o mar apresentava-se cavado, mas já o «Mondego», o «Terra Nova», o «Santa Maria Manuela», o «Hortense» e o «Milena» navegavam de conserva com rumo à pátria distante.

Nós entrávamos em S. João de Terra Nova a 18 de Outubro.

Já lá vão quase 35 anos!

«Senhor Comandante, lá em Ílhavo é que ele é meu irmão, aqui é apenas o meu piloto».

José Mexia Salema

c/Alm.

NOTA: A história é rigorosamente verídica. Apenas omiti o nome do capitão e alterei o nome do lugre que ele comandava.

notícias pessoais

CASAMENTOS

1.º ten. AN Jorge José Correia Jacinto casou, em 7-7-72, com D. Maria Manuela Patkóczy de Andrade Cajão.

1.º ten. José António dos Santos de Almeida Joglar casou, em 19-7-72, com D. Maria Odete Pires Varela.

1.º ten. MN Humberto de Vasconcelos Gonçalves casou, em 3-8-72, com D. Isabel Maria Carvalho Pamplona Corte Real.

2.º sarg. FZ – Sousa casou, em 28-6-72, com D. Ana Maria A. Sequeira.

6945/c. FZE – Malheiro casou, em 26-6-72, com D. Maria Rosa S. Moreira.

1303/66/Mar. TFD – Cruz casou, em 4-6-72, com D. Maria Manuela J. Santos.

585/68/Mar. C – Moura casou, em 1-7-72, com D. Modesta Maria G. C. A. Neutel.

412/69/1.º gr. R – Paris casou, em 1-7-72, com D. Maria Guilhermina C. Cardoso.

1284/70/1.º gr. M – António casou, em 13-6-72, com D. Maria do Rosário F. Farmilhão.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-m.-g. AN Tomaz da Cunha Rodrigues Cancela colocado na situação da Reserva da Armada, em 12-6-72, continuando na efectividade do serviço.

Cap.-frag. EMQ João Valentim Soares Félner colocado na situação da Reserva da Armada, em 12-6-72, continuando na efectividade do serviço.

Sarg.-aj. CM – Joaquim R. Nobre passou à Reserva Aa, em 3-8-72.

624/c. L – Guilherme J. Rosa passou à Reserva Aa, em 3-8-72.

APOSENTAÇÃO

João Augusto Mendes Cruz, cabo de mar de 1.ª classe do Q.P.C.

FALECIMENTOS

Cap.-frag. ECN Ref. Júlio Ferreira David faleceu em 24-6-72.

1.º ten. SG Ref. Joaquim Francisco David faleceu em 12-8-72.

1.º sarg. ACM – José Roberto faleceu em 5-7-72.

1.º sarg. M – José F. dos Ramos faleceu em 22-7-72.

1728/c. Q – Maurício Pereira faleceu em 26-7-72.

Atletismo

Campeonatos da Armada

Marcas modestas não tiram brilho aos vencedores!

A equipa de estafetas 4x400 m do C.E.F.A. que venceu esta prova.

Silva (C.E.F.A.) foi duplo vencedor, nos 400 metros barreiras e no comprimento. Ei-lo no salto que lhe deu a vitória.

Gato, também do C.E.F.A., esteve em evidência ao vencer as duas provas mais longas dos campeonatos, 3000 e 5000 metros. Na fotografia da esquerda, vemo-lo a terminar a prova da légua. À direita uma fase da mesma prova, vendo-se o vencedor na 4.ª posição.

Machado do C.E.F.A., foi o primeiro no lançamento do martelo.

Fase final da prova de 4x400 m ganha pelo C.E.F.A.

VOLEIBOL

Apenas com a participação de 3 equipas disputou-se no passado mês de Julho o respectivo Campeonato. A Escola de Fuzileiros ganhou com justiça o título, mas não podemos deixar de lamentar o número reduzido de equipas concorrentes, facto que, necessàriamente, tira importância às competições. A classificação geral ficou assim estabelecida:

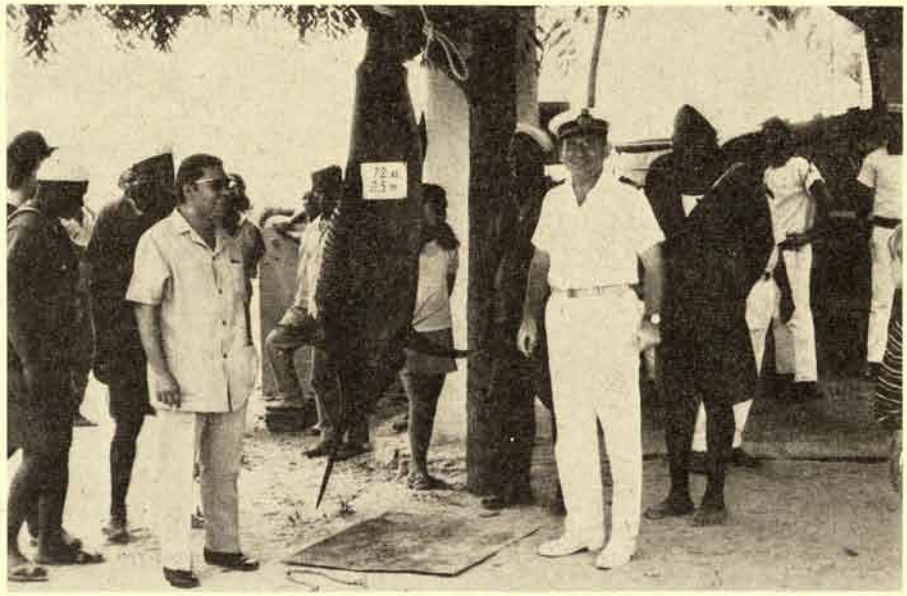
	J	V	D	P
Escola de Fuzileiros	4	3	1	7
Cr. 2 E. A.	4	2	2	6
C. E. F. A.	4	1	3	5

COMENTÁRIO

Aquilo que aconteceu com o voleibol, o basquetebol e de certa maneira com o atletismo, faz-nos pensar que talvez não seja muito aconselhável a marcação de campeonatos nos meses de Julho a Setembro, por motivos óbvios.. Para que os Campeonatos da Armada tenham o nível que se deseja, sugerimos que os mesmos sejam disputados de Outubro a Junho, não havendo inconvenientes de maior que haja simultaneidade de competições!

O caso da natação será solucionado em breve com a entrada em funcionamento da excelente piscina coberta localizada no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, o que permitirá a marcação de campeonatos independentemente da época do ano.

P. Caeiro



PESCA NO OCEANO ÍNDICO

No passado dia 8 de Julho – Dia da Marinha – o capitão-de-fragata Encarnação Simões, subchefe do Estado Maior do Comando Naval, e o sr. José Nobre, pescaram ao Sul da Ilha de Moçambique o excelente exemplar que a fotografia documenta!

A luta travada com o marlin, que é uma espécie de espadarte, durou cerca de hora e meia. O marlin media 2,5 metros de comprimento e tinha 72 kg. de peso!

voz da abita

De António da Silva Ferreira, 1.º gr. C, recebemos uma carta da qual extraímos o seguinte:

«S. Vicente, 14-8-72.

«Como leitor assíduo da «Revista da Armada» sinto grande pena que nem sempre os seus exemplares possam estar ao meu dispor para os ler como gosto. Por isso, e para que de agora em diante isso não suceda (...), gostaria de passar a fazer parte do já grande número de assinantes da «nossa» Revista.

«(...) desde já agradeço a inscrição como assinante da «Revista da Armada».

«Li num dos últimos números da «nossa» Revista, que todos nós, dentro das nossas possibilidades, contribuissemos com colaboração, que seria devidamente seleccionada e publicada, se a isso se prestasse.

«Com essa intenção, fiz o poema «Em frente, em frente», que, sem mais rodeios, envio.»

N.R. – O poema recebido será apreciado pela nossa Redacção e publicado, se for caso disso.

* * * * * * * * * *

De Manuel de Jesus Gomes Ladina, cabo C:

«Cabinda, 30-8-72.

«Ao ler a «Revista da Armada» n.º 6, a página 9 – ou seja a «nossa» Revista – sob o título «Saibam Todos», verifiquei que algo não corresponde ao que está determinado por V.

«Como V. pede a nossa colaboração, sobre a sua distribuição, acho-me no dever de transmitir o seguinte:

«O Comando da Defesa Marítima de Cabinda – do qual faço parte – não recebeu até hoje qualquer número da «Revista da Armada».

«Porém, devido à boa vontade de (...) Comandante da Defesa Marítima e Capitão do Porto de Cabinda (...) tem sido possível, tanto a mim como aos meus camaradas, a sua leitura.

«Sucede que neste enclave distante existem três unidades distintas: Capitania do Porto, Comando da Defesa Marítima e Delegação Marítima de Landana, recebendo apenas a Capitania três exemplares da Revista. Não haverá possibilidade de ser aumentado o número de exemplares atribuidos à Capitania, para esta distribuir um à sua Delegação em Landana e outro ao Comando da Defesa Marítima?

«(...). Evitar-se-ia assim a preocupação que existe mensalmente de tentarmos ser sempre os primeiros a ler a «nossa» Revista, por ser considerada – aqui pelo menos – por todos nós como uma missiva dum nosso ente querido, vinda do torrão que nos viu nascer.

«(...). Mas que bom seria a «nossa» querida Revista – que faz inveja a muitas outras – viesse a fazer parte da nossa biblioteca, ainda em embrião.

«(...). Todo o pessoal destas três unidades envia votos de felicidades para a «nossa» Revista e a todo o pessoal que nela colabora.»

N.R. – Os exemplares da nossa Revista enviados às capitanias dos portos de Angola e Moçambique destinam-se também aos respectivos comandos de defesa marítima. Dado o exposto foi aumentado o número de exemplares atribuidos à Capitania do Porto de Cabinda.

* * * * * * * * * *

De Gaspar Manuel Pinto Monteiro, 2.º gr. L, da 2.ª Repartição da Direcção do Serviço do Pessoal:

«Alfeite, 27-8-72.

«Desde que começou a ser publicada a «nossa» Revista pensei imediatamente em colaborar em tão meritória publicação, com todo o meu desinteressado esforço.

«Devido a alguns receios que se acercaram de mim, atrasei-me um pouco. É natural que a exposição que faço à «nossa» Revista não desperte interesse, pois encontra-se agora mais em voga a Filatelia e a Numismática, mas contudo tenta-se. Com efeito os anúncios da R.T.P. «Há sempre um Portugal desconhecido» despertaram na camada mais jovem, impossibilitada «devido a meios financeiros» de fazer essas viagens turísticas, a ideia de uma primeira exposição-concurso de postais ilustrados.

«Se bem o pensaram, bem o fizeram.

«Realizou-se no passado dia 24 de Março, a primeira exposição, orientada por técnicos do C.I.E. Melícia de Aveiro, que obteve de todos os visitantes as mais altas felicitações.

«Posto isto, porque motivo na Marinha de Guerra Portuguesa não fazemos o mesmo?

«Com o esforço de todos, poderemos ir avante!

«Todos os coleccionadores de postais ilustrados podem dedicar-se a fazer as suas colecções temàticamente e tanto quanto possível historiografadas, procedendo deste modo a um estudo pormenorizado do assunto, o qual, passo a passo, valoriza o coleccionador cada vez mais na parte instrutiva, possibilitando-lhe divulgar ao povo português a beleza sem par deste jardim de flores plantado à beira mar...

«Nesta conformidade, comprometo-me a informar todos os interessados, dos regulamentos a que obriga esta colecção, tentando, na medida do possível, realizar dentro de meses uma exposição entre vários elementos da Marinha.

«Assim, rogo que me informem se é aceite esta minha sugestão, para que eu comece já a trabalhar neste assunto para as próximas publicações da «nossa» Revista.»

N.R. – O assunto exposto vai ser devidamente apreciado pela nossa Redacção.

* * * * * * * * * *

AMIGO

Procurar dar aos outros
[felicidade
Esquecer-se de si próprio por
[alguém
Renunciar a caprichos e vaidade
Eis o que faz talvez só nossa
[mãe.
Irmanar-se em nós, ser nosso
[irmão
Repete isso também sòmente
[aquele
Amigo que é p'ra nós mais que
[ninguém.

Dá a mão, abre os braços,
[compreende
Ouve atento, aconselha, não tem
[pressa
Só assim nos critica ou nos
[entende.
Só quem tenha carecido dá valor
Aquilo que é p'ra nós ter esse
[alguém
Não se compra não se vende, não
[é artigo!
Tem sempre para dar algo de
[amor
Olvida sem saber o quanto vale
Só um amigo não tem preço.
[É um amigo!...

Agostinho
Mar. L.

filatelia

NOVOS SELOS ULTRAMARINOS

Cinquentenário da 1.ª viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro

O Ministério do Ultramar mandou emitir e pôr em circulação nas províncias ultramarinas selos postais comemorativos da 1.ª viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro, realizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Os selos desenhados por Alberto Cutileiro e impressos em «offset» a onze cores na Litografia Maia, do Porto, foram assim distribuídos: 3$50, para Cabo Verde; 1$00, para a Guiné; 2$50, para S. Tomé e Príncipe; 1$00, para Angola; 1$00, para Moçambique; 5 patacas, para Macau e 1$00, para Timor.

O 1.º dia de circulação ocorreu no passado dia 20 de Setembro, tendo sido utilizados nas capitais de província carimbos de «1.º dia de circulação» reproduzindo o distintivo da Aviação Marítima Portuguesa, mandado fazer em 1922 por Sacadura Cabral.

Reproduzimos o selo posto a circular na província de S. Tomé e Príncipe.

TROCAS FILATÉLICAS

Ainda não recebemos pedido algum para publicações de anúncios tendentes a conseguir correspondentes. Estranhamos o facto visto na nossa Armada existirem muitos filatelistas que, por certo, não quererão perder a oportunidade que esta secção lhes oferece de gratuita e còmodamente conseguirem intercâmbio e, consequentemente, novas amizades e «lucros filatélicos». Para aqueles que não leram o n.º 11, indicamos novamente a nossa direcção, para a qual podem mandar os pedidos de intercâmbio (António Vieira Pinto, avenida Fernão de Magalhães, 817, Porto).

PELO MUNDO

Liechtenstein – No pretérito 4 de Setembro, os correios do Liechtenstein emitiram e puseram em circulação duas séries comemorativas: «Pioneiros da Filatelia» e «Esculturas», ambas de três valores. Reproduzimos um selo de cada série.

Jugoslávia – O xadrez foi o tema da série posta a circular pelos correios jugoslavos no passado dia 18 de Setembro. Os selos comemorativos da XX Olímpiada de Xadrez para Homens e Mulheres, têm como motivo peças que fazem parte daquele jogo. Estas olimpíadas iniciaram-se, sob a presidência do Presidente Tito, no dia 14 de Setembro e terminaram a 14 do corrente mês.

França – No dia 2 do corrente, os correios franceses emitiram e puzeram em circulação o selo que reproduzimos, o qual apresenta como motivo uma paisagem da reserva de caça de Sologne. Como habitualmente, existiu um sugestivo carimbo de 1.º dia de circulação.

António Vieira Pinto
Mar. A.

CONCURSO

(Solução do concurso publicado no número 10):

1.ª – Série dos «Navegadores de S. Tomé».
2.ª – Selo de $35 da série «Navegadores Portugueses».
3.ª – Quatro selos.

G. Brandão

VENCEDOR:

Carlos Silva Sousa,
de Luanda.

reportagem

INAUGURAÇÃO DAS ESTÁTUAS DO PADRE FERNANDO OLIVEIRA E DO VICE-ALMIRANTE BOTELHO DE SOUSA

No dia da Marinha, e com a presença do chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ornelas e Vasconcelos; chefe do gabinete do ministro da Marinha, contra-almirante Monteiro de Barros; vice-chefe do Estado-Maior da Armada, contra-almirante Tierno Bagulho; superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Soares Branco; comodoro Frederico Cruz, director da Biblioteca do Estado-Maior; comodoro Silva Braga, subchefe do Estado-Maior da Armada, e, ainda, do escultor prof. Lagoa Henriques, além de todos os oficiais que prestam serviço naquele Estado-Maior, o ministro da Marinha inaugurou no átrio da referida Biblioteca as estátuas do padre Fernando Oliveira e do vice-almirante Botelho de Sousa.

O contra-almirante Tierno Bagulho fez o elogio das figuras dos homenageados e disse do muito interesse e dedicação postos na execução destas estátuas pelo seu escultor, prof. Lagoa Henriques. Coligiu o Estado-Maior da Armada alguns elementos biográficos referentes a estes dois insignes portugueses, que utilizou em bem elaborado programa da cerimónia e que a seguir se transcrevem:

PADRE FERNANDO OLIVEIRA (1507- ?)

O padre Fernando Oliveira nasceu em 1507 na então vila de Aveiro, tendo falecido em local desconhecido e data incerta, provàvelmente depois de 1581.

Clérigo de profissão e membro rebelde da Ordem dos Dominicanos, consumiu no mar, talvez atraído irresistìvelmente pela sua verdadeira vocação, alguns anos da sua longa e agitada vida.

Humanista insigne, o seu interesse pelos navios e a experiência que adquiriu das batalhas em que participou a bordo de esquadras francesas, inglesas e portuguesas, aliaram-se à sua inteligência curiosa e irrequieta, ao arrojo das suas ideias e ás suas notáveis qualidades de escritor renascentista, para dele fazerem o primeiro tratadista de estratégia e de táctica navais da era moderna.

A sua obra «A Arte da Guerra do Mar» tem indiscutível primazia no tempo como primeiro repositório sistemático que se conhece de princípios da guerra naval, cuja validade subsiste ainda, em grande parte, na época actual.

É também da sua autoria o «Livro da Fábrica das Naus», cujo manuscrito só em 1898 veio a ser publicado, em que descreve com espantosa minúcia detalhes da construção naval da sua época. Além de percursor nos ramos do saber a que dedicou o fulgor do seu espírito eclético (é dele também a primeira gramática da Língua Portuguesa), foi igualmente percursor de grandes ideias do progresso moral da Humanidade, pois foi a sua voz a primeira que se fez ouvir em Portugal, e talvez no Mundo, a condenar com arrojado vigor a prática da escravatura, defendendo corajosamente a dignidade da condição humana. É também testemunho desta faceta da sua aliciante personalidade o conceito que estabeleceu e desenvolveu na «Arte da Guerra do Mar», segundo o qual a preparação para a guerra é indispensável às nações não para fazerem a guerra mas para conservarem a paz.

Espírito audaz e voltado para os grandes horizontes, o padre Fernando Oliveira foi, portanto, não apenas um brilhante representante da cultura da Renascença em Portugal mas também uma alma de marinheiro aberta aos grandes ideais da Humanidade, tendo deixado o seu nome para sempre ligado à História Marítima como primeiro tratadista naval do mundo moderno.

VICE-ALMIRANTE ALFREDO BOTELHO DE SOUSA (1880-1960)

O vice-almirante Alfredo Botelho de Sousa foi um dos mais notáveis oficiais da Armada neste século. A sua carreira naval, iniciada em 1898 com a entrada na Escola Naval, culminou em 1941 com a

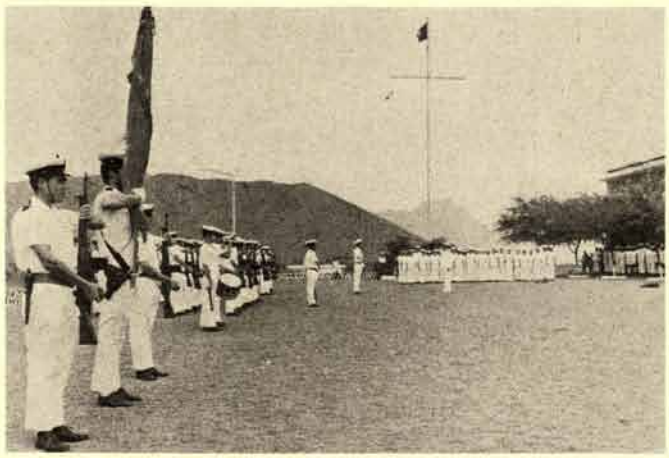
sua ascenção ao posto de vice-almirante e ao cargo de Major-General da Armada, que exerceu com brilho durante cinco anos, abrangidos, na sua maioria, pelo período difícil da II Guerra Mundial.

O grande prestígio que aureolava o seu nome ao atingir o ponto máximo da sua carreira assentava não apenas nas suas qualidades de chefe, sempre demonstradas no desempenho de numerosas comissões de serviço no mar e em terra, mas também no imenso saber que patenteou no exercício das funções de professor da Escola Naval, da Escola Militar e do Curso Naval de Guerra.

Estudioso profundo dos problemas da Arte Militar Marítima, de que foi mestre, revelou-se também, ao longo da sua vida, um investigador de grande erudição no domínio da história militar.

Deixou uma obra bibliográfica de inestimável valor, da qual se destacam «A Marinha e Defesa Nacional» (1911), «Lições de Arte Militar Marítima» (1928-29), «Subsídios para a História Militar da Índia» (1930), «Novas Formas de Guerra Naval» (1931) e «Os Factores Imponderáveis da Guerra», extraído das lições ministradas ao Curso Naval de Guerra em 1927 e publicado em 1970 na «Colecção Documentos», editada pelo Ministério da Marinha.

CABO VERDE



O Dia da Marinha foi comemorado em S. Vicente de Cabo Verde com várias cerimónias a que presidiu o Comandante Naval, contra-almirante Lino Paulino Pereira. De entre as cerimónias destacaram-se a formatura geral nas Instalações Navais da Ribeira Julião; uma palestra alusiva ao Dia da Marinha; condecoração de oficiais, sargentos e praças e provas desportivas (náuticas) na baía.

VISITA AO COMIBERLANT DO CURSO GERAL NAVAL DE GUERRA

No dia 11 de Julho, e na sequência das visitas de estudo que fazem parte do respectivo curso, os oficiais do Curso Geral Naval de Guerra efectuaram uma visita às instalações do Comando da Área Ibero-Atlântica, em Oeiras.

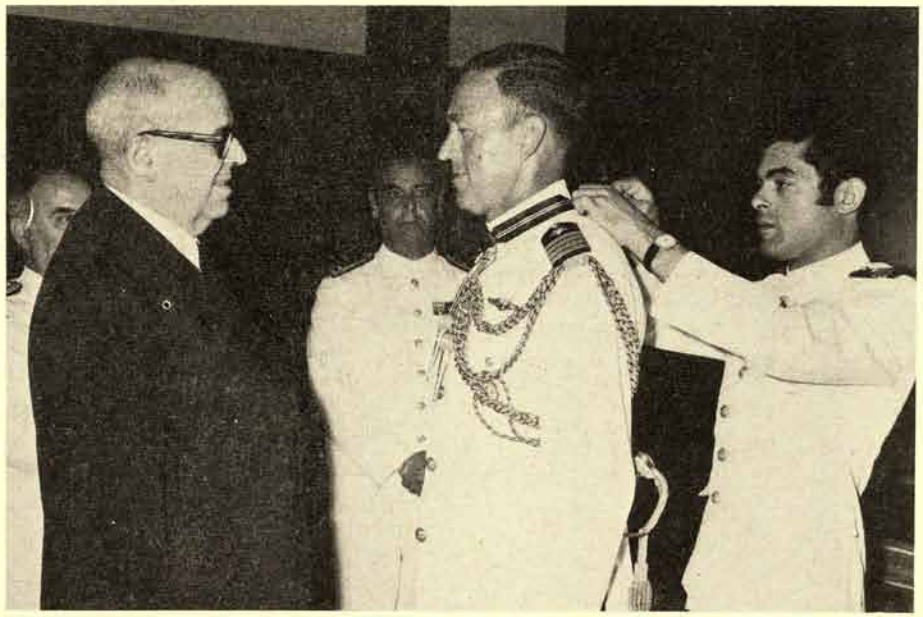
Foram acompanhados pelo contra-almirante Sequeira Araújo, director do Instituto Superior Naval de Guerra e antigo chefe do estado-maior daquele comando, e por alguns professores do Instituto.

O MINISTRO DA MARINHA VISITOU A CRECHE DA FÁBRICA NACIONAL DE CORDOARIA

No passado dia 11 de Julho, o ministro da Marinha efectuou uma visita à creche da Fábrica Nacional de Cordoaria.

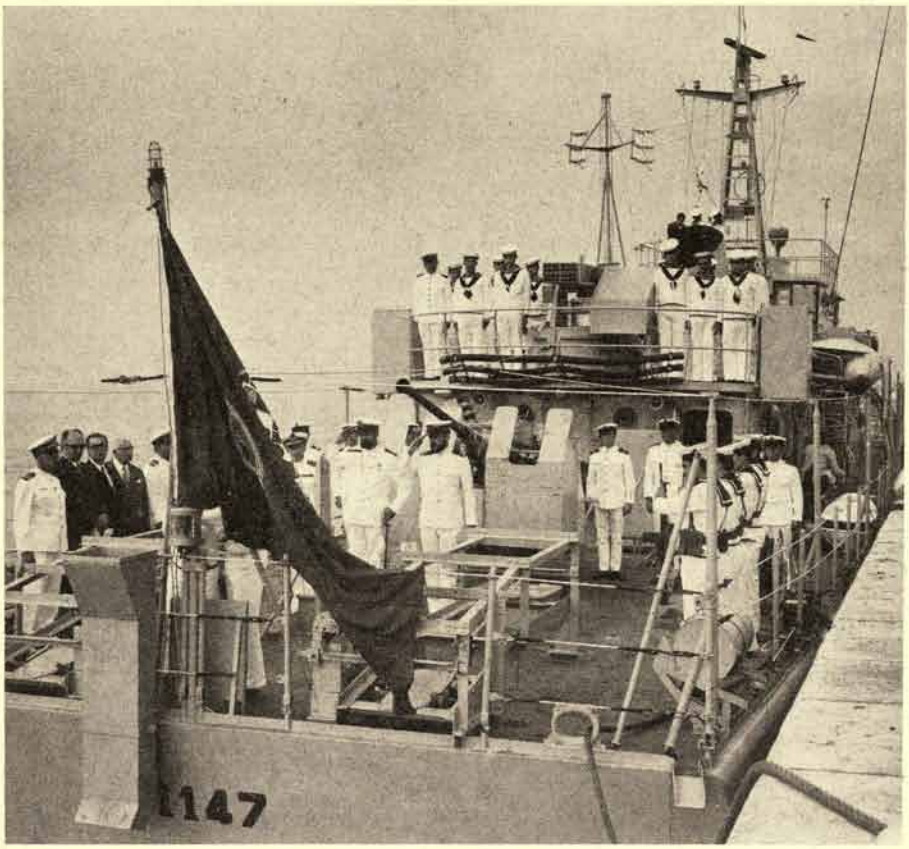
Recebido pelo director daquela fábrica, capitão-de-mar-e-guerra AN Jacinto Pereira, e pelos oficiais que lá prestam serviço, o ministro da Marinha percorreu as instalações que servem as crianças do pessoal que trabalha naquele organismo fabril, interessando-se pelos problemas que lhe foram presentes e pelos projectos de ampliação e melhoria daquele serviço.

CONDECORAÇÃO DO ADIDO NAVAL AMERICANO



O ministro da Marinha condecorou no passado dia 17 de Julho no seu gabinete com a medalha de Mérito Militar de 2.ª classe o capitão-de-mar-e-guerra John N. Howard, que cessa as funções de adido naval à Embaixada dos Estados Unidos no nosso País.

À cerimónia assistiram o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ornelas e Vasconcelos; o chefe do gabinete do ministro da Marinha, contra-almirante Monteiro de Barros; o vice-chefe e o subchefe do Estado-Maior da Armada, contra-almirante Tierno Bagulho e comodoro Silva Braga, respectivamente; oficiais que prestam serviço na Embaixada dos Estados Unidos e oficiais do Estado-Maior da Armada e do gabinete do ministro.



NOVO NAVIO-PATRULHA PARA A ARMADA

No dia 21 de Julho, decorreu na Doca da Marinha a cerimónia da entrega à Armada do navio-patrulha «Zambeze», recentemente construído nos Estaleiros Navais do Mondego.

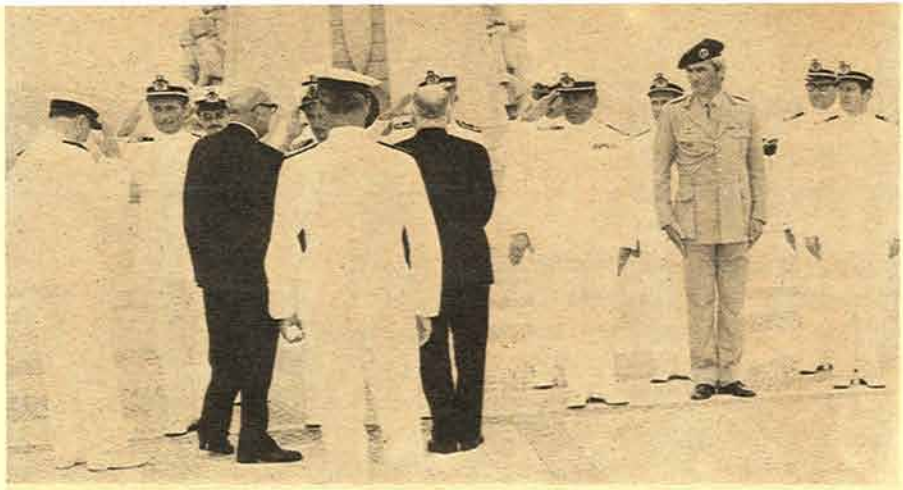
Ao acto assistiram o director das Construções Navais, comodoro Rogério de Oliveira, vários oficiais da Armada e, representando a empresa construtora, os srs. dr. Álvaro Malafaia e eng.º Joaquim Bessa.

Assinados os respectivos termos de entrega foi lida a ordem que nomeava o primeiro-tenente Ferreira de Gouveia comandante da nova unidade e o seu aumento ao efectivo dos navios da Armada, após o que se procedeu ao içar da bandeira nacional a bordo.

MARINHEIROS DO «AMERIGO VESPUCCI» PRESTAM HOMENAGEM AOS NAVEGADORES PORTUGUESES

No passado dia 28 de Julho teve lugar junto ao Padrão dos Descobrimentos, em Belém, uma cerimónia de homenagem dos marinheiros do navio-escola italianc «Amerigo Vespucci» que perma-

neceu de visita ao nosso porto de 27 de Julho a 1 de Agosto. Na presença do Embaixador de Itália, dr. Girolamo Messeri; ministro da Marinha; chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ornelas e Vasconcelos; comandante naval do continente, contra-almirante Ferrer Caeiro; comandante da Escola Naval, comodoro Fragoso de Matos; adido naval italiano, tenente-coronel Francesco de Vita e oficiais das armadas de Itália e Portugal, o comandante do «Amerigo Vespucci», capitão-de-



-mar-e-guerra Francesco Ribuffo, depôs um ramo de flores junto àquele monumento enquanto as forças portuguesas e italianas presentes apresentavam armas e a banda da Armada executava os hinos nacionais dos dois países.

O NAVIO-HIDROGRÁFICO «ALMEIDA CARVALHO» VISITADO PELO MINISTRO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

O ministro dos Negócios Estrangeiros efectuou no dia 31 de Julho uma visita ao navio-hidrográfico «Almeida Carvalho» durante a qual foi acompanhado pelo ministro da Marinha, director do Instituto Hidrográfico, contra-almirante Almeida da Graça e comandante do navio, capitão-tenente Lobo Fialho.
Esta unidade foi cedida pelo Governo dos Estados Unidos da América a título de empréstimo não oneroso, dentro dos termos do acordo firmado em Bruxelas, em 9 de Dezembro de 1971, entre aquele membro do Governo e o secretário de Estado americano, que regula as condições de utilização da Base Aérea das Lages, nos Açores.

O FALECIMENTO DO JORNALISTA JOSÉ SALSA

No dia 2 de Agosto passado faleceu em Lisboa o jornalista José Joaquim Moreira Salsa, repórter dos jornais «O Século» e «Diário de Lisboa» e grande amigo da Marinha.
Consagrou o seu especial interesse às actividades relacionadas com o Fomento Marítimo e Marinha Mercante.
Há cerca de 30 anos que diàriamente frequentava a sede da Polícia Marítima e a Capitania na recolha de elementos para as suas reportagens que fazia sempre com

muita honestidade e grande minúcia.

Tanto na administracção do Porto de Lisboa com entre os armadores e agentes de navegação o seu nome era estimado e respeitado como o de um profissional distinto.

Os problemas do pessoal do mar mereceram igualmente a sua atenção, acompanhando-os de perto, sempre com o objectivo de contribuir para a sua resolução.

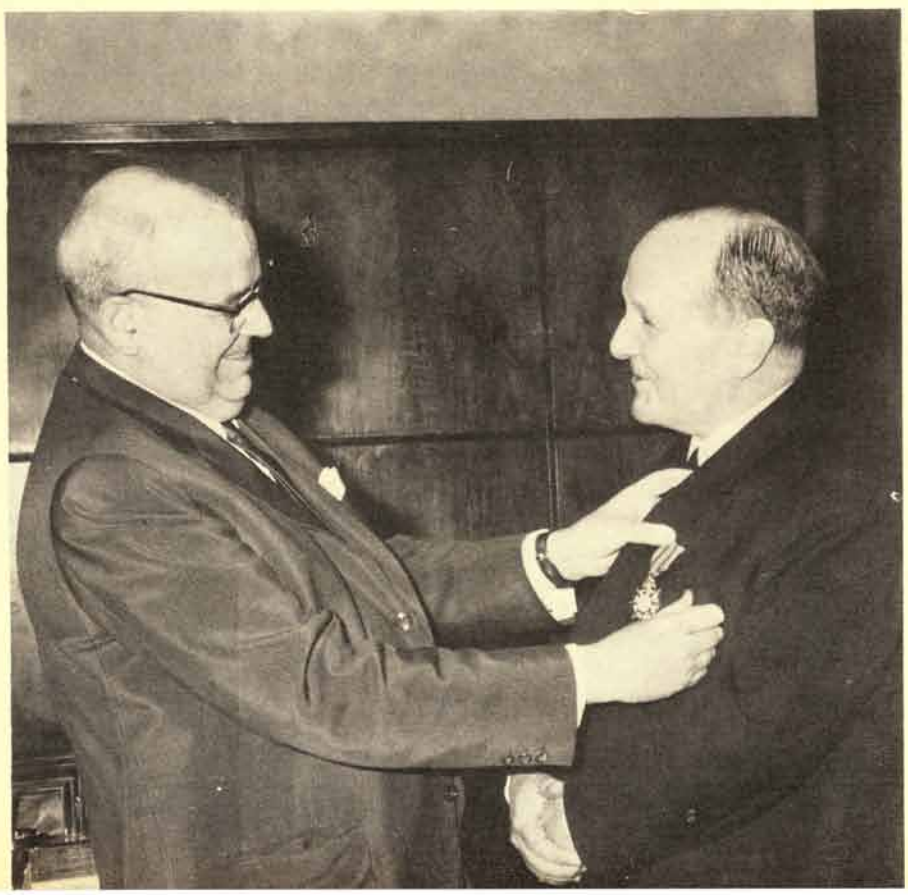
Contava por amigos todos quantos com ele lidavam e há-de ser sempre lembrado como um profissional muito probo e um homem de bem.

A «Revista da Armada» regista com amargura o seu desaparecimento e apresenta a sua mulher e filha as mais sentidas condolências.

Na foto o jornalista conversando com o contra-Almirante Monteiro de Barros.

O FALECIMENTO DE MAURÍCIO DE OLIVEIRA

Com a morte de Maurício de Oliveira, ocorrida no passado dia 14 de Agosto, pode afirmar-se que desaparece uma das figuras mais destacadas da imprensa portuguesa actual. Profissional distinto, «verdadeiro mestre de jornalistas» como o qualificava um diário de que foi director, era um grande amigo da Marinha a quem consagrou, durante toda a sua vida de jornalista, um profundo afecto e entranhada dedicação; tocavam-no de muito perto e vivia intensamente todos os problemas que se relacionavam com a marinha nacional, quer se tratasse da marinha de guerra, de comércio, de pesca ou recreio; por elas pugnava animosamente e, por várias vezes e em boa hora, conseguiu que os seus apelos fossem escutados e tomada a decisão que o bem de todos e o progresso dessa mesma marinha exigia. Os temas marítimos e as grandes reportagens de acontecimentos navais, tratava-os Maurício de Oliveira com uma elegância e exactidão de pormenores que bem demonstravam o muito interesse que desde jovem lhes dispensou, fazendo-o ser considerado como o mais conceituado jornalista naval português. Da sua vasta obra sobre a Marinha, destacam-se entre outras, as seguintes publicações: «Armada Gloriosa», «Os Cruzadores da Marinha Portuguesa», «Os Navios do Ultimatum», «Duas Naus e um Cruzador», «Em Defesa de uma Política Naval» e «Duas páginas de História Naval Contemporânea».



Possuidor de vasta cultura e de temperamento afável, usava de grande verticalidade na utilização dos meios que a profissão punha ao seu alcance, sendo incapaz de demonstrar ressentimento por uma atitude mais agreste ou indiferença por aqueles que o rodar da vida fazia sair de posições proeminentes.

Foi ainda o seu amor às coisas e gentes do mar que o fizeram fundar a «Revista da Marinha» e o «Jornal da Marinha Mercante», que durante tantos anos dirigiu com o objectivo sempre bem marcado do engrandecimento das marinhas de guerra e mercante nacionais.

A sua última entrevista a um oficial da Armada fê-la Maurício de Oliveira, quando chefe da redacção do jornal «A Capital», ao actual ministro da Marinha, em 4 de Fevereiro de 1969, poucos meses depois do almirante Pereira Crespo ter assumido o seu cargo.

Membro efectivo do Centro de Estudos de Marinha a cuja secção de Artes, Letras e Ciências pertencia e à qual sempre dispensou a sua valiosa colaboração, foi o primeiro civil, não pertencente à marinha, a ser condecorado com a medalha naval de Vasco da Gama, distinção justamente atribuída às pessoas que, como Maurício de Oliveira, «tenham contribuído de maneira saliente, para a eficiência, desenvolvimento ou prestígio das marinhas de Portugal».

Registando com profunda mágoa o desaparecimento de tão ilustre personalidade do nosso jornalismo, aos seus familiares a «Revista da Armada» apresenta as mais sentidas condolências.

quarto de folga

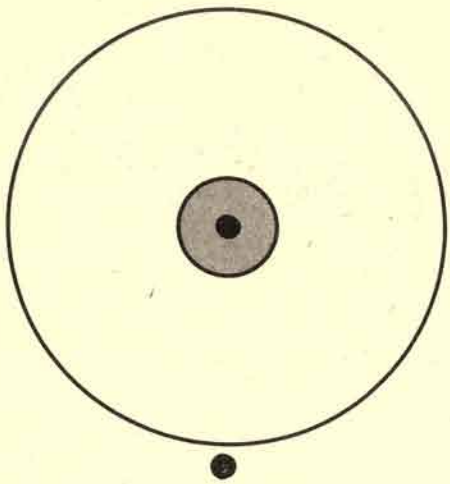
PROBLEMAS PARA ENTRETER

Continuamos a apresentar, extraídos da mesma publicação que já anteriormente referimos, mais quatro problemas:

22.º
Qual era o nome do Secretário Geral da O.N.U. há 36 anos?

23.º
Temos um cubo vermelho e uma série de cubos brancos iguais àquele. Procurando colocar cubos brancos sobre o cubo vermelho de forma que haja contacto entre uma face ou parte de uma face dos brancos com o vermelho, quantos cubos brancos poderei colocar nestas condições? (Contactos só com vértices ou só com arestas não contam.)

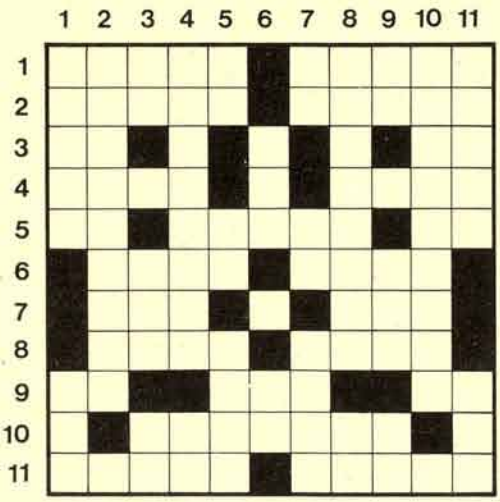
24.º
A figura junta pretende representar um lago circular e profundo, com uma pequena ilha no meio. Os pontos pretos representam árvores. O lago tem um diâmetro de 300 metros. Um homem que não sabe nadar pretende ir até à ilha e dispõe de uma corda com um comprimento de 310 metros. Como poderá ele empregá-la para conseguir ir à ilha?



25.º
Um rapaz, uma rapariga e um cão estão no mesmo ponto numa estrada em linha recta. O rapaz e a rapariga vão caminhar na mesma direcção – o rapaz a uma velocidade de 6 quilómetros por hora e a rapariga a 4 quilómetros por hora. À medida que se deslocam o cão corre para diante e para trás, entre ambos, com uma velocidade de 8 quilómetros por hora. Partindo do princípio de que as viragens do cão são instantâneas, onde é que estará o cão ao fim de uma hora e para que lado está virado?

(Publicaremos as soluções no próximo número)

PALAVRAS CRUZADAS (Passatempo N.º 13)

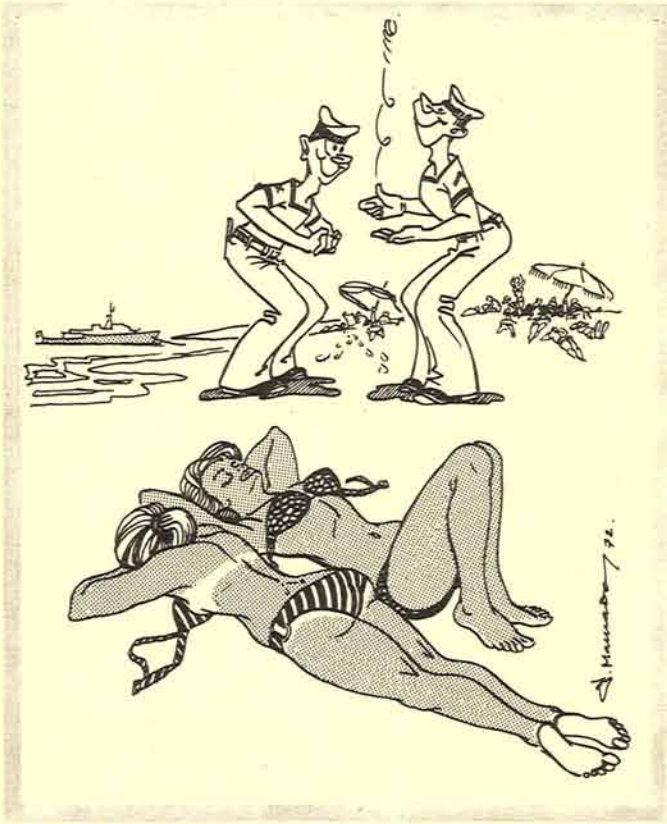


HORIZONTAIS – Nome que, nalguns pontos da África, se dá à doença do sono; universo. 2 – Planta leguminosa; descerrar. 3 – Nome de letra; pref. de direcção. 4 – Gostam muito; castre. 5 – Letra grega; epidemia; pref. de negação. 6 – Grande quantidade (fig.); farinha de mandioca cozida. 7 – Caminhavas; dialecto românico falado ao norte de França. 8 – Instrumento musical, usado entre os Hebreus; cálculo aproximado. 9 – O mais; nome de homem; nota musical. 10 – A parte imediatamente inferior à borda, num navio. 11 – Pequena embarcação de dois mastros e velas latinas; lugar aprazível (fig.).

(Solução na pág. 34)

VERTICAIS – 1 – Recusar; prefixo. 2 – Antiquíssimo. 3 – Nome de letra; caminhavas; consoante dobrada. 4 – Nome de letra; caminhavas; consoante dobrada. 4 – Intriguista (ant); língua românica, que se falava entre o Loire e os Pirenéus. 5 – Acto de dormir (inf.); forma do verbo ser; espécie de nabo. 6 – Chefe etíope; letra grega. 7 – Aqui; basta; espécie de enguia. 8 – Impuros; cont. da prep. e art. 9 – Senhor; instrumento para encurtar as calhas das linhas férreas; artigo (pl.). 10 – Réptil ofídio de Catumbela (pl.). 11 – Disposição metódica; género de palmeira do Brasil (pl.).

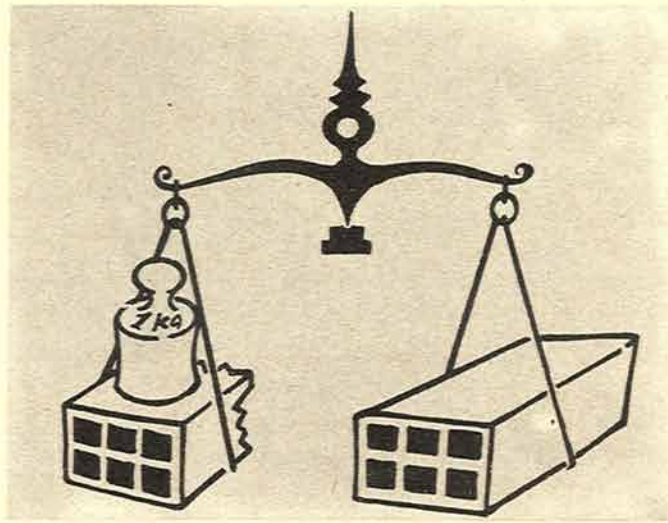
D. Couceiro
Asp. RM AN



CARAS OU COROAS?...

CONCURSO N.º 13

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.



PROBLEMA:

Um tijolo pesa 1 quilo mais meio tijolo, como se mostra na figura. Quanto pesa realmente?

ESTA É VERÍDICA!

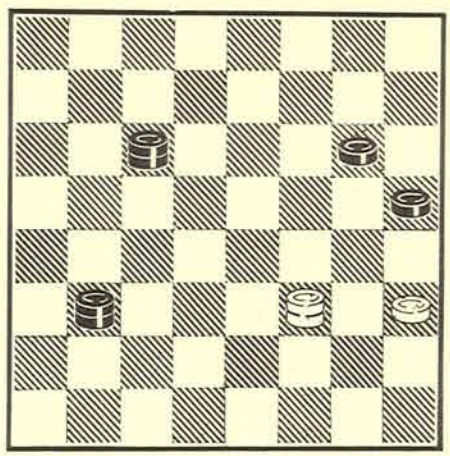
Um ilustre clínico da nossa geração começou a sua carreira em conhecido hospital de localidade populosa na Costa do Sol. No entusiasmo juvenil de uma ética profissional em que punha toda a honestidade, ouvia cuidadosamente quantos pacientes o procuravam, gente modesta, sobretudo, coordenando simultâneamente o desembaraço das «bichas», na porta da consulta, para racional aproveitamento do tempo. Nessa época, já um bocadinho recuada, em que os termómetros dos hospitais, de grossos que eram, para durarem, demoravam a acusar temperaturas, era medida adequada colocar no sovaco a preciosa ajuda de diagnóstico mandando o paciente esperar enquanto dois ou três outros iam sendo ouvidos.

Certa velhinha com quem isto aconteceu, coitada! foi esquecida. E certamente se teria perdido no mundo inerte dos registos se não tivesse aparecido, dias depois, a apresentar-se de novo ao senhor doutor. Humilde e cheia de desculpas, mas com sorriso de calma felicidade, trazia o termómetro partido; tinha-o levado para casa, sempre aconchegado como a enfermeira o colocara, dormira com ele, na verdade tinha-o trazido sempre consigo, até que se partira.

– Oh, senhor doutor, vinha entregar aquele vidrinho que me mandou pôr; partiu-se, mas fez-me tão bem! Já estou muito melhor, senhor doutor!

S. Machado

DAMAS



As brancas jogam e empatam em 3 lances. *(Solução na pág. 34)*

PASSATEMPO

```
    ____A____ _____
      __R_____
      _ M_
    ____A___ _______
       _D_______
      __A_____

 _______ P______
       ___O
      ____R__ ______
       ___T______ ____
        __U__
       ___G_ ___
        __U__
      ____E ____
 ____ ___S___
        __A_ __ ______
```

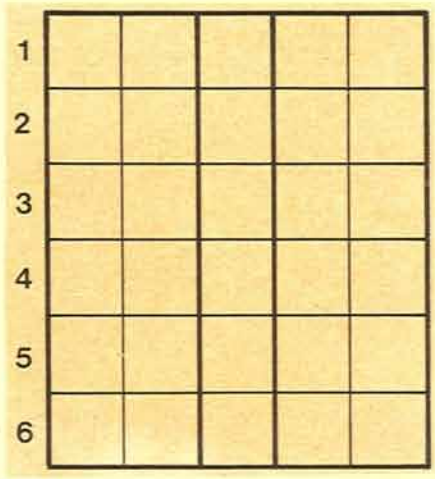
Substituindo os traços por letras encontra nomes de navios que já pertenceram à Armada mas que ainda permanecem no coração dos marinheiros.

P. Barroso

1.º gr. L

(Solução na pág. 34)

PILHA DE PALAVRAS



1 – Leque.
2 – Pinça.
3 – Real.
4 – Separa.
5 – Abrir sulcos em terras para as desalagar.
6 – Espécie de grilheta para prender a parte inferior da perna.

Depois de resolvido o passatempo, o leitor encontrará na coluna central o nome duma Província Ultramarina.

Carmo Pinto
1.º sarg. H

(Solução nesta pág.)

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Nicto, cosmo. 2 – Émero, abrir. 3 – Gê, ad. 4 – Amam, cape. 5 – Ro, peste, im. 6 – Rios, angu. 7 – Ias, oil. 8 – Asor, esmo. 9 – Al, ari, si. 10 – Soborda. 11 – Rasca, oásis.

VERTICAIS: 1 – Negar, aer. 2 – Imemorial. 3 – Ce, ias, ss. 4 – Tramposo, oc. 5 – Óó, és, raba. 6 – Rás, ro. 7 – Cá, tá, eiró. 8 – Obscenos, da. 9 – Sr, gim, as. 10 – Miapiulos. 11 – Ordem, ius.

PROBLEMAS PARA ENTRETER

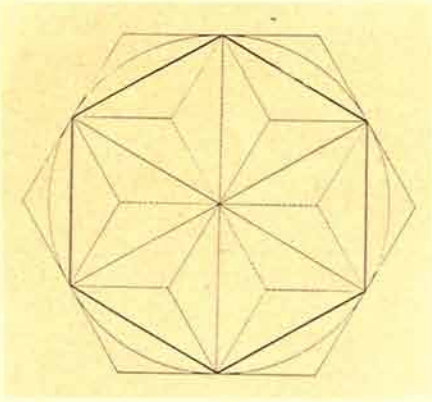
(Soluções dos problemas publicados no número anterior)

17.º Uma tampa quadrada ou poligonal, virada de cutelo, poderia cair pela escotilha abaixo ou pela porta de visita com os inconvenientes que isso traz... o que não acontece com uma circular.

18.º As permutações de 10 dígitos dez a dez são $10! = 3\,628\,800$. Um número com dez dígitos não pode, porém, começar por zero. Desta forma teremos que subtrair àquele total $3\,628\,800/10 = 362\,880$ para obtermos a resposta exacta: 3 265 920.

19.º Não, porque 72 horas depois seria de novo noite e, que nos conste, de noite não há sol...

20.º Em vez de colocar os hexágonos como foi indicado, rode um deles para a posição que a figura mostra e veja que a relação das áreas é 18:24 porque os triângulos em que a figura está dividida são todos iguais. Simplificando, a relação será de 3:4 e se o mais pequeno tiver uma área de 3 o maior terá uma área de 4.



21.º Teria nascido em 1892. Neste caso, teria 44 anos ano $44^2 = 1936$.

PILHA DE PALAVRAS

1 – Abano. 2 – Tenaz. 3 – Régio. 4 – Isola. 5 – Talar. 6 – Braga. (Angola).

DAMAS

1 – h3 - g4 . . . b3 - a2 (ou b3 - a4)
2 – g4 - f5 . . . g6xe4
3 – f3xb7 . . . – e empata

(há outras duas soluções – quer estudá-las?)

PASSATEMPO

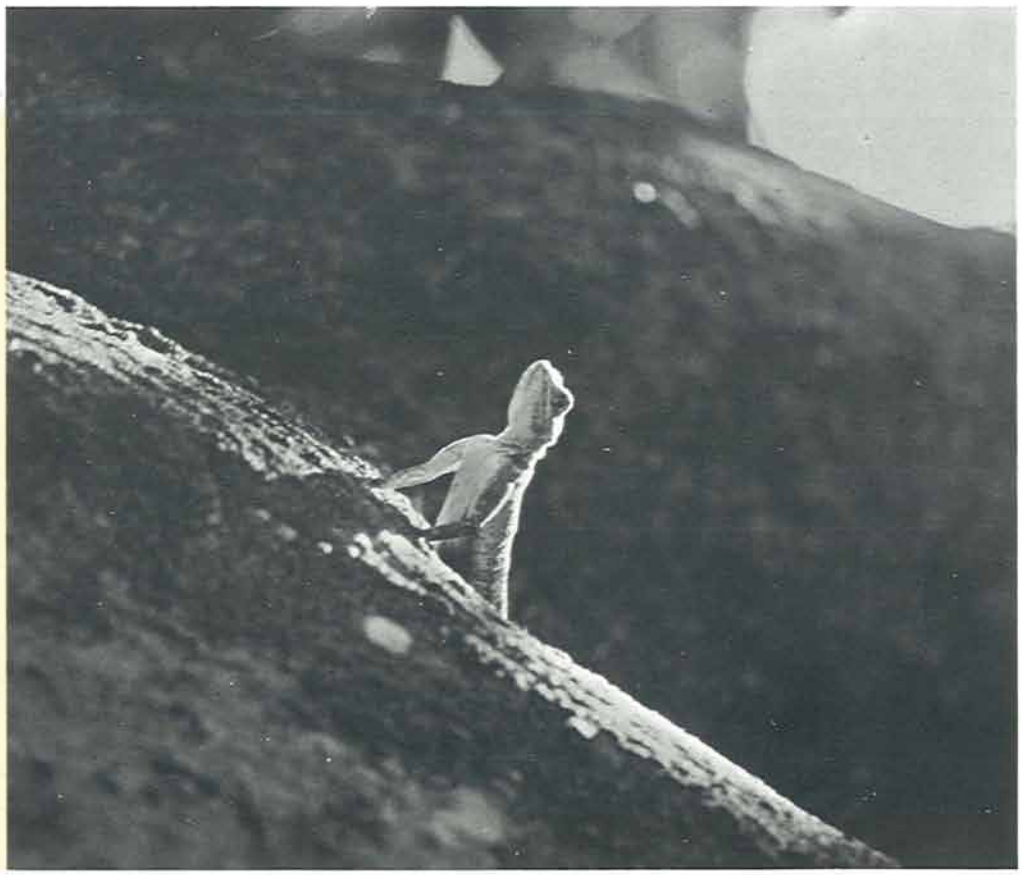
«Gonçalves Zarco», «Terceira», «Lima», «Salvador Correia», «Adamastor», «Guadiana», «Pacheco Pereira», «Tejo», «Álvares Cabral», «Bartolomeu Dias», «Douro», «Diogo Cão», «Vouga», «Corte Real», «Nuno Tristão» e «João de Lisboa».

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 11

Trata-se de um reflector de radar, visto de baixo.

VENCEDOR: Das respostas recebidas nenhuma está correcta.

Guiné



Quem vem lá?

Guiné

Num dos rios da província

(Fotos do 1.º ten. AN Prudêncio Fernandes)

METRÓPOLE

Lisboa
Museu de Marinha
e Planetário
Calouste
Gulbenkian

Foto do cap.-ten. AN
Caeiro Junça

ANGOLA

Lobito
Praia
na Restinga

Foto do cap.-ten. EMQ
Abel Higgs

TIMOR

Luta de galos

Foto do com. M. do Vale